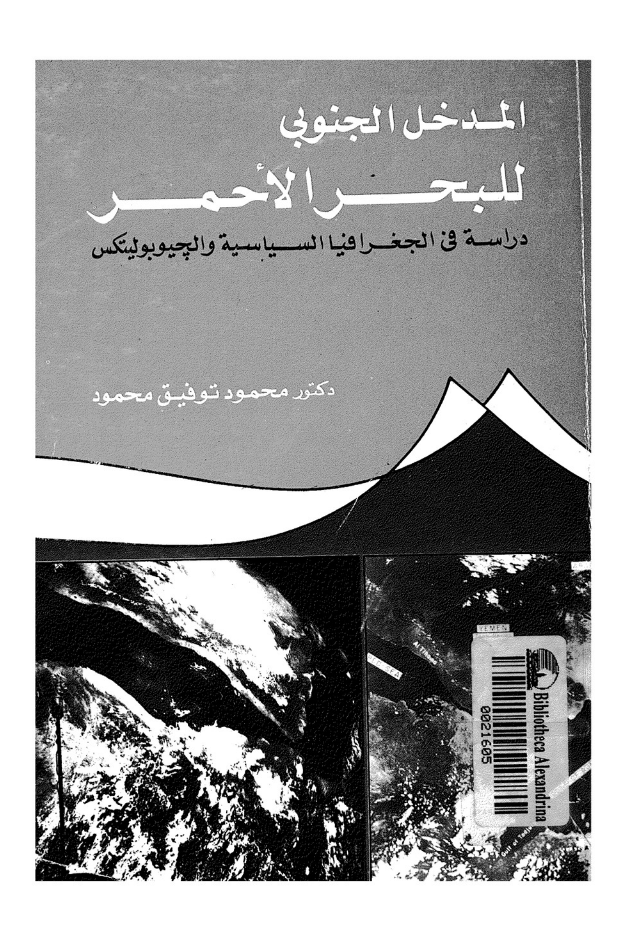

المدخل الجنوبي
للبحر الأحمر
دراسة فى الجغرافيا السياسية والجيوبوليتكس
دكتور محمود توفيق محمود
YEMEN
Bibliotheca Alexandrina
0021605



المدخل الجنوبي
للبحر الأحمر

المدخل الجنوبي
للبحر الأحمر

دراسة فى الجغرافيا السياسية والچيوبوليتكس

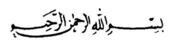
دكتور محمود توفيق محمود



الرياض - ص.ب: ١٠٧٢٠

طبعة ١٤٠٣هـ ١٩٨٣م الرياض

دار المريخ للنشر



إهداء

إلى أساتذتي

د . محمد فاتح عقيل
د . محمد محمود الصياد
د . محمد محمد سطيحه

... إليهم ... في أكرم جوار

المحتويات

بسم الله الرحمن الرحيم

وما توفيقي إلا بالله

« مقدمة »

الاطار العام للموضوع : الجغرافيا السياسية والجيوبولتكس

الجغرافيا السياسية The Political Geography فرع من الجغرافيا البشرية ، يختص بدراسة المناطق المنظمة سياسيا Political Organized Areas . هذه المناطق تنخرط فى عدة أشكال ، فهى تتمثل أما فى شكل دولة مستقلة ذات سيادة أو فى شكل مستعمرة أو فى شكل وحدة إدارية كالولاية والمقاطعة والمحافظة .

وأيا كان الشكل السياسى ، فإن المنطقة السياسية تتكون أساسا من ثلاثة عناصر هى : الأرض ، والسكان ثم السلطة التى تقوم بتنظيم العلاقة بين السكان وبعضهم البعض من ناحية ، وبين السكان والأرض من ناحية أخرى . بصيغة أخرى ، فإن أى منطقة سياسية مهما كان شكلها ، عبارة عن رقعة محددة من الأرض (الاقليم السياسى) تسكنها مجموعة من البشر (الشعب) ، ينتظمون فوقها ، بمثل ما ينتظمون معها ، من خلال مجموعة من النظم والقواعد (النظام السياسى) .

والمنطقه السياسية على هذا النحو تعتبر ظاهرة مركبة ، يدخل فى تركيبها العديد من العناصر والمقومات الطبيعية والبشرية ، بعضها ثابت وبعضها متغير ، تجمع بين الوقائع المادية والعقائد الفكريه ، فضلا عن أنها ظاهرة متطورة نامية ، لها جذور فى الماضى ، بمثل مالها تطلعات إلى المستقبل .

ولأن الدولة المستقلة ذات السيادة ، هى أكثر أنماط المناطق السياسية شيوعا ونضوجا فى عالمنا المعاصر ، فإنه يمكن القول بأن الدولة The State هى أساس وجوهر موضوع الجغرافيا السياسية .

ولا شك أن الدولة ، كظاهرة شموليه ، مركبة من عناصر طبيعية وبشرية متعددة ، فإنه يمكن اعتبارها ظاهرة مثالية للباحث الجغرافى ، ذلك أن كثيرا من العناصر ، التى تتركب منها الدولة ، تدخل فى مجال موضوع علم الجغرافيا . كما أن أساليب البحث فى الجغرافيا تتميز بالمرونة والتعدد ، مما جعل الجغرافيا تجمع بين خصائص العلم والفن ، وهو الأمر الذى يتيح للباحث الجغرافى فرصة التعامل مع الظاهرة المركبة فى صورتها التحليلية المجردة ، بمثل ما يتيح له فرصة التعامل معها ، فى صورتها المركبه المعقدة . فعلم الجغرافيا علم تحليلى تركيبى يتيح لصاحبه القدرة على أن يحلل العناصر الطبيعية والبشرية ، التى تتكون منها الدولة ، فى صورتها المجردة ليسهل عليه فهم خصائص مكوناتها ، ثم لا يلبث أن يعيدها فى صورتها الأولى المركبة ، ويوحد بينها فى المكان ، من وجهة نظر شمولية . إذن ، فعدسة الجغرافى التى يرى من خلالها ظاهرة الدولة تصبح عدسة مفرقه Divergent حين يقوم بالتحليل ، ثم تصبح عدسته لامّة مجمعة Converging وذلك حين يرد الدولة إلى صورتها المركبة الكلية ، كوحدة طبيعية – بشرية ، تقبل القياس بمثل ما تقبل المقارنة .

وبناء على ما تقدم ، فإنه يمكن القول بأن الدولة ظاهرة جغرافية سياسية Politico-Geographic Phenomenon وأن الجغرافيا السياسية هى العلم الذى يختص بدراسة الدول ، أو كما قال عنها البعض بأنها جغرافية الدول Geography of States [1] .

والجغرافيا السياسية ، حين تدرس الدولة ، فإنها تدرسها بغرض تحليل القوة Power analysis ، فالجغرافيا السياسية تقوم بتشريح جسم الدولة بغرض الكشف عن جوانب القوة ، ومواطن الضعف ، التى يمكن أن تؤثر فى قوة الدولة ووزنها السياسى .

وحين يعمد الجغرافى إلى تحليل القوة فإنه لا يغفل حقيقة مؤداها : إن الدولة جزء لا يتجزأ من الخريطة السياسية للعالم ، وإن العلاقات المكانية التى يمكن أن تنشأ بين المواقع المتباعدة ، والمواضع المتباينة ، لا ينبغى أن تسقط من الاعتبار ،

(1) Valkenburg V. Elements of Political Geography.- New Iersey: Prentice-Hall Inc., 1955, P.3

أثناء عملية تحليل القوة ، فقوة الدولة لا تتوقف فقط على التفاعل الرأسى القائم بين السكان والمساحة السياسية ، وإنما تستمد بعض أسباب قوتها أو ضعفها من التفاعل الأفقى القائم بين الدول وبعضها .

وخلاصة ما تقدم فإنه يمكن تعريف الجغرافيا السياسية بأنها ذلك الفرع من الجغرافيا البشرية الذى يختص بدراسة الدولة ، بغرض تحليل قوتها فى إطار حدودها الدولية ، وفى صورتها الكائنة ، مع العناية بدراسة سلوك الدولة القانونى إزاء جوانب القوة ، وكيفية تدعيمها ، وازاء مواطن الضعف وكيفية علاجها . وعلى ذلك فالجغرافيا السياسية ، كما تسعى إلى تأصيل القوة ، فإنها تسعى أيضا إلى تأصيل السلوك .

وإذا كانت الجغرافيا السياسية تدرس الدولة بغرض تحليل القوة ، فإن هناك اتجاها منشقا عن الجغرافيا السياسية يسمى بالجيوبوليتكس Geopolitics يدعو إلى عدم الاكتفاء بتحليل القوة ، وضرورة تجاوز ذلك إلى العمل على تعزيز القوة وتدعيمها ، وذلك بتحويل نتائج التحليل التى تصل إليها الجغرافيا السياسية إلى مادة يستفيد ويسترشد بها القادة السياسيون ، فى عملية صنع القرار السياسى . وهذا القرار السياسى له صبغة جغرافية Politico-Geographic decision ، لأنه يتخذ لأجل إصلاح العيوب القائمة فى المكان الذى تشغله الدولة ، حتى لو أدى ذلك إلى التوسع واستخدام القوة . فالدولة فى نظر الجيوبوليتكيون كائن حى ، لابد أن ينمو عن طريق التوسع وضم الأراضى ، واذا لم يَنمُ فهو يصبح عرضه للاندثار والهلاك ، أى أن توسع الدولة من وجهة نظر الجيوبولتكس هو حق تفرضه القوانين الطبيعية التى تحكم كل شئ حى .

والجيوبوليتكس ، على هذا النحو ، تجعل من الغاية تبريرا للوسيلة ، وتحاول أن تجد مبررات لسلوك الدولة ، حتى لو كان هذا السلوك يتعارض مع قواعد ومبادئ القانون الدولى ، فكأنها بذلك تقوم بدور « الضمير الجغرافى » للدولة ، الذى يذكّر القادة بما يجب أن يفعلوه لتدعيم قوة دولتهم ، أى بما ينبغى أن تكون عليه دولتهم .

وعلى ذلك ، فإذا كانت الجغرافيا السياسية تدرس الدولة ، بغرض تحليل القوة Power Analysis فإن الجيوبوليتكس تدرس الدولة بغرض تعزيزة القوة Power confirmation فالجيوبوليتكس هى المسئولة عن رعاية المصالح والمطالب المكانية أو الجغرافية للدولة ، بما يزيد من قوتها ، لأن البقاء على الخريطة السياسية للدولة الأقوى والأعظم .

الإطار الخاص للموضوع : المدخل الجنوبى :

يستمد المدخل الجنوبى أهميته من موضعه كنقطة اختناق تكتنف الشريان البحرى العالمى ، ومن موقعه فى نهاية الطرف الجنوبى للبحر الأحمر ، الذى يعد أقصر وأسرع طريق بحرى يربط بين الشرق والغرب ، بحكم خصائصه الجغرافية المتميزة .

ويحاول هذا الكتاب الوقوف على طبيعة العلاقة المتبادلة بين اليابس والماء فى هذا الجزء المتميز من العالم ، وبصيغة أدق فإن هذا الكتاب يهدف إلى التعرف على مدى تأثير هذا الاختناق البحرى – كظاهرة جغرافية طبيعية – على تشكيل نمط الاستخدام السياسى لليابس الذى يدخل فى حوزة الجغرافى ، وبيان مدى تأثيره على قوة الدول التى تنتظم فى الإطار العام للمدخل الجنوبى للبحر الأحمر .

ولا تتوقف الدراسة فى هذا الكتاب عند حد اليابس المحيط مباشرة بالمدخل البحرى ، وإنما تتجاوز ذلك إلى العناية بدراسة تاثير هذا الاختناق البحرى على الوحدات السياسية البعيدة ، الواقعة خارج حوزة الجغرافى ، والتى ترتبط به من خلال مجموعة من المصالح والمطالب المكانية ، وبيان مدى تأثير هذه المصالح والمطالب على سلوك هذه الوحدات السياسية إزاء منطقة المدخل .

ودراسة المدخل الجنوبى للبحر الأحمر ، على هذا النحو ، لابد أن يكتنفها كثير من الصعاب والمشاكل ، بعضها يتعلق بأسلوب البحث فى مجال الجغرافيا السياسية بصفة عامة ، والبعض الآخر يتعلق بمنطقة المدخل فى حد ذاتها .

فأسلوب البحث فى مجال الجغرافيا السياسية يحتاج إلى جهد مضن للإلمام بكثير من فروع العلم والمعرفة ، والاستعانة بنتائجها ، وذلك بالقدر الذى لا يفقد

الباحث سيطرته على موضوع بحثه ، والاحتفاظ بشخصيته كجغرافى يعالج ظاهرة سياسية تتمثلُ فى الدولة .

ويرتبط بهذه الصعوبة صعوبة أخرى ، تتمثل فى كيفية صهر هذه المعارف المتنوعة ونسج خيوطها بالدقة والمهارة التى لا تجعل القارئ يشعر بأن هناك نوعاً من التركيب المفتعل ، الذى يجعل كل فرع من فروع المعرفة يحتفظ بخصائصه فى صورتها الأولية المتميزة . ولذا فإن المؤلف يعتقد بأن آفة الجغرافيا السياسية ، ومشكلتها الرئيسية ، تكمن فى عدم قدرة الباحثين على صهر هذه المعارف داخل بوتقة جغرافية متميزة ، بالصورة التى لا يشعر معها القارئ بأنه أمام عملية مزج مفتعل ومصطنع ، وحتى لا يخرج البحث الجغرافى السياسى فى صورة دائرة المعارف .

أما عن الصعوبات المتعلقة بمنطقة المدخل ، فهى تكمن بالدرجة الأولى فى نقص المادة العلمية ، اللازمة لدراسة ظاهرة يفترض فيها التميز بالشمولية والتركيب . وتظهر هذه الصعوبة نتيجة لعدة ظروف وعوامل ، منها عدم تمكن المؤلف من القيام بدراسة ميدانية للمنطقة ، وعدم توفر المعلومات والبيانات الإحصائية الدقيقة التى تغطى كافة متطلبات هذه الدراسة ، حتى إنه يمكن إضافة هذه الظاهرة كأحدى الخصائص المميزة لمنطقة المدخل ، كبقعة واضحة من التخلف على خريطة العالم السياسية . ففضلا عن قلة وندرة المعلومات والبيانات المتاحة ، فهى أيضا بيانات يغلب عليها الطابع التقديرى بصفة عامة . ولعل ذلك هو الذى دفع بالمؤلف إلى طرق كل الأبواب ، والاستعانة بدوائر المعارف ، والكتب السنوية ، والمجلات ، والصحف ، لاستكمال المادة العلمية ، اللازمة لتغطية كافة جوانب هذه الدراسة ، مع التأكيد على حرص المؤلف على توخى الحرص والحذر الكاملين ، وإعمال الحاسة العلمية فى تعامله مع هذه المصادر .

وهذا الكتاب يقع فى ستة فصول ، ويمكن القول بأن الفصول الثلاثة الأولى منها تتعلق بالمدخل الجنوبى ، بمفهومه البحرى ، فى حين ترتبط بقية الفصول

بالمدخل الجنوبى بمفهومه البرىّ . فالفصل الأول عباره عن فصل تمهيدى يتناول الملامح العامة لمنطقة الدراسة ، والأسس التى استند إليها المؤلف لتحديد هذه المنطقة مكانيا ، ثم وضعها فى مقارنة مع المناطق التى تتشابه معها فى هذه الملامح العامة .

أما الفصل الثانى فهو عبارة عن محاولة لتتبع كيفية نمو اللاندسكيب السياسى لمنطقة المدخل الجنوبى ، مع التركيز على دور الاستعمار الاستراتيجى فى تشكيل هذه الملامح . وفى الفصل الثالث يتناول المؤلف الخصائص الجغرافية التى تميز منطقة المدخل الجنوبى ، وتؤثر على طبيعة استخدامه السياسى ، كالموقع والسواحل والجزر ، فضلا عن الخصائص الهيدروجرافية ، كالملوحه ، والحراره ، والتيارات البحرية .

وينتقل المؤلف خلال الفصول الثلاثة الباقية ، من الماء إلى اليابس ، حيث يتناول فى الفصلين الرابع والخامس ، الجغرافيا السياسية للدول التى تدخل فى الحوز الجغرافى للمدخل البحرى ، بغرض بيان تأثير هذا الاختناق البحرى ، على تشكيل المظهر السياسى Political Aspect لهذه الدول ، وما يعتريه من جوانب قوة ، ومواطن ضعف . أما الفصل السادس والأخير فهو عبارة عن دراسة لمطالب القوى الخارجية ، فى منطقة المدخل الجنوبى ، وأثره فى تشكيل سلوك هذه القوى السياسية إزاء هذه المنطقة .

وعلى الرغم من أن مهمة البحث فى مجال الجغرافيا السياسية لا تحتم ضرورة التنبؤ بالمستقبل ، إلا أن المؤلف حاول أن يطرح ، ، من وجهة نظره الخاصة ، تصوراً لمستقبل المدخل الجنوبى للبحر الأحمر ، على الخريطة السياسية ، فى ضوء المعطيات المتاحة .

ويود المؤلف فى النهاية ، أن يسجل تقديره وشكره لكل من تفضل بمعاونته فى إتمام هذه الدراسة ، ويخص بالذكر أساتذته : د . محمد صفى الدين أبو العز، د . محمد السيد غلاب ، د . محمد محمود الصياد .

والله الفضل من قبل ومن بعد

القاهرة فى يناير ١٩٨١م المؤلف

الفصل الأول

الملامح الجغرافية العامة للمدخل الجنوبي للبحر الأحمر

الفصل الأول

الملامح الجغرافية العامة
للمدخل الجنوبي للبحر الأحمر

أولا : تحديد منطقة الدراسة :

لعل أهم ما يميز المدخل الجنوبي للبحر الأحمر على الخريطة ، أنه منطقة يزداد فيها ضغط اليابس على مياه البحر . وكلما تزايد هذا الضغط كلما تزايدت بالتالي صلاحيات هذا اليابس وقدرته على السيطرة على المياه والتحكم فيها ، سواء كانت هذه المياه تستخدم كوسيلة للاتصال والانتقال أو كمصدر للثروة الحية وغير الحية ، أو كلاهما معا .

وتزايد ضغط اليابس على مياه البحر يعنى فى الفقه الدولى زيادة مسطح المياه الداخلية والاقليمية Inland & Territorial Waters – التى تخضع لسيادة دول اليابس الساحلية – على حساب المياه الدولية أو أعالى البحار والتى يسودها مبدأ حرية الاستخدام Freedom of the High Seas

وأحيانا يصل ضغط اليابس على مياه البحر إلى حد التصاق أو تداخل المياه الاقليمية للدول المتقابلة بحيث لا يتسع المجال لوجود مسطح مائى تنطبق عليه صفة البحر العام الحر . وفى مثل هذه الحالة جرى العرف الدولى على اعتبار خط الوسط Median line هو الحد الذى لا يحق للدول المتقابلة أن تمد بحرها الاقليمى إلى أبعد منه[1] .

وغالبا ما تعرف المناطق التى يضغط فيها اليابس على مياه البحر بشدة باسم المضائق Straits التى هى فى النهاية عبارة عن انكماش Contraction

---

• لم يتفق بعد المجتمع الدولى على تحديد مدى اتساع المياه الاقليمية ولكن لوحظ أن غالبية الدول تاخذ بمسافة الاثنى عشر ميلا (١٩٫٢٠ كيلو مترا) كتحديد لعرض مياهها الاقليمية (يمكن مراجعة :

Prescot, J. The Political Geography of the Oceans. -N.Y.: A Halsted Press Book, 1975, p. 41.

(1) Boggs, S. Problems of Water Boundary Definition. -Geographic Review, vol. 27, 1937, pp. 552-553.

لمياه البحر المحصور بين جزئين من اليابس . وبصيغة أخرى فإن المضيق عبارة عن ممر بحرى يفصل بين جزئين من اليابسة ويصل بين مسطحين من المياه(١) .

وتزايد ضغط اليابس على مياه البحر يؤدى إلى زيادة طول الساحل بالنسبة لمساحة المسطح المائى ، الأمر الذى يعنى زيادة إمكانية السيطرة على المسطح المائى من جانب المواقع الساحلية المطلة عليه وبالتالى فإن ذلك يحد من حرية الحركة والنشاط فى عمق البحر بعيدا عن تطفل الساحل . هذا التطفل يتم إما فى صورة اخطار مسبق وتفتيش وإثبات براءة المرور فى حالة الملاحة الحربية ، أو فى صورة رسوم عبور أو جمارك أو خدمات فى حالة الملاحة التجارية(٢) .

ومن هنا فإن المناطق التى يزداد فيها ضغط اليابس على مياه البحر غالبا ما تحتل مكانة بارزة فى مجال الاستراتيجية البحرية حيث تعرف هذه المناطق باسم نقاط الاختناق Choke Points(٣)

وانكماش المسطح المائى لا يتوقف فقط على ضغط السواحل المتقابلة Opposite Shores بل يمكن أن يتحقق عن طريق الجزر التى تتخلل المسطح المائى سواء كانت هذه الجزر مقتطعة من الساحل أو بارزة من القاع . هذه الجزر تؤدى فى النهاية إلى تضييق المسطح المائى وتعقيد المجرى الملاحى بالإضافة إلى أنها تزيد من إحكام وسيطرة اليابس على الماء وذلك على اعتبار أن هذه البقع الجزرية التى تبرز فوق سطح الماء ، أو بالقرب منه ما هى إلا قواعد متقدمة لليابس داخل المياه . ولا شك أن قيمة وتأثير هذه الجزر كعامل ضغط على مياه البحر تتوقف فى النهاية على طبيعة إنتشارها ونمط توزيعها .

---

(1) Whiteman M. Digest of International Law, Vol. 4, 1965, p. 417.

(٢) محمود توفيق ، البحر الأحمر فى الاستراتيجية الدولية – القاهرة : مجلة السياسة الدولية ، العدد ٥٧ ، يوليو ١٩٧٩ ، ص ص ٢٤ – ٤١ .

(3) Lewis, J. The Strategic Balance in the Mediterranean. -Washington D.C: American Enterprise Institute for Public Policy Research, 1976, p. 8.

– الجزيرة هى مساحة من الأرض مكونة طبيعيا ومحاطة بالماء حتى فى حالة المد العالى . يمكن مراجعة ، ابراهيم العنانى ، النظام القانونى للجزر – قانون البحار الجديد والمصالح العربية – القاهرة : معهد البحوث والدراسات العربية ، ١٩٧٧ ، ص : ١١١ –١٢١ .

وانحاش المسطح المائى لا يمكن النظر إليه من زاوية الانكماش الافقى فحسب ، بل يمكن النظر إليه أيضا من زاوية الانكماش الرأسى وذلك على اعتبار أن قاع البحر يمكن أن يقوم بالضغط من أسفل إلى أعلى بحيث يؤدى إلى انكماش عمق المياه . فالأعماق الضحلة تؤثر بلا شك على طبيعة استخدام المسطح المائى وخاصة فيما يتعلق باستخدام هذا الوسط المائى كوسيلة للانتقال والاتصال . وغالبا ما تتسم حركة الملاحة فى مثل هذه المياه بطابع الحرص والحذر لتخير الأعماق المناسبة وتفادى العقبات القاعية .

والمدخل الجنوبى للبحر الأحمر عبارة عن منطقة اختناق تتوفر فيها كل المعطيات التى سبق ذكرها ، سواء فيما يتعلق بالسواحل المتقابلة الضاغطة أو إنتشار الجزر أو الأعماق التى تتميز نسبيا بالضحاله . علاوة على ذلك فإن المدخل الجنوبى للبحر الأحمر تتوفر فيه الظروف الملائمة لنمو الشعاب المرجانية . هذه الشعاب تحتاج فى نموها إلى درجة حرارة مرتفعة ونسبة ملوحة عالية فضلا عن الأعماق الضحلة نسبيا . ونمو الشعاب المرجانية يزيد من ضغط اليابس على الماء ، خاصة تلك الشعاب التى تنمو بحداء السواحل على هيئة حواجز Barrier reefs يتراوح عرضها ما بين ٥٠ ، ٩٠ مترا . كما تنمو الشعاب المرجانية داخل المسطح المائى فوق الأعماق الضحلة . بحيث تظل مغمورة بالمياه ولا تظهر فوق السطح . وتعرف هذه الشعاب باسم الشعاب المغموره Submerged reefs

والبحث عن صفة الاختناق فى الجزء الجنوبى من البحر الأحمر سيجعل الذهن ينصرف مباشرة إلى باب المندب باعتباره مضيقا تنطبق عليه تماما صفة الاختناق . فضيق باب المندب يبلغ اتساعه نحو ٢٣٫٢ كيلومترا[١] فيما بين رأس باب المندب شرقا ورأس سيعان Si Ane غربا .

وتقوم جزيرة بريم (ميون) – التى تبلغ مساحتها ١٢٫٨ كيلو مترا مربعا[٢] بتقسيم المضيق إلى ممرين ، أحدهما شرقى صغير يطلق عليه أحيانا اسم باب

(1) Red Sea and Gulf of Aden Pilot, Eleventh ed., 1967, p. 140
(2) Encyclopaedia Britannica, 1976, Macropaedia, vol. 19,p. 1079.

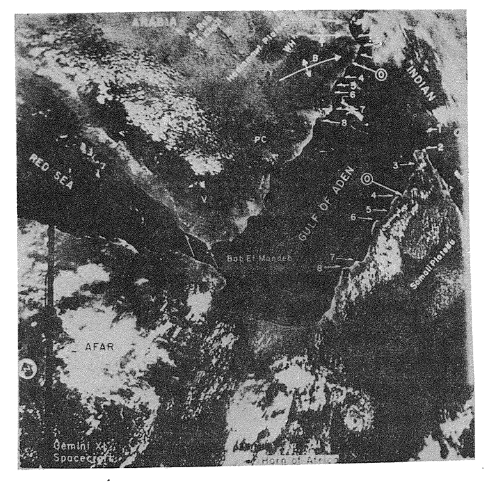
اسكندر ويبلغ عرضه ٣ر٨ كيلو مترا ، وآخر غربي كبير يسمى أحيانا ممر ميون ويبلغ إتساعه ٢١ر١ كيلو مترا . وبالإضافة إلى جزيرة بريم توجد مجموعة جزر سيبا Seba (ست جزر) فى داخل المضيق الكبير وعلى مقربة من الساحل الغربى . وإذا وضعنا فى الاعتبار هذه الجزر الصغيرة فإن إتساع المضيق الكبير لن يزيد عن ١٧ر٧ كيلومترا . أما الشعاب المرجانية فهى أيضا تشغل جزءا من مضيق باب المندب بحيث تجعل الاتساع الحقيقى للمضيق الشرقى الكبير لا يتجاوز ١٧ كيلومترا كما أنها تكاد تسد المضيق الشرقى الصغير أمام حركة السفن الكبيرة خاصة وأن التيارات البحرية فى المضيق الصغير تتميز بقوة غير عادية .

وقاع مضيق باب المندب غير منتظم ، تتخلله أخاديد صدعية ثانوية ، كما تغطى بعض أجزاء القاع تلال بعضها يقترب من سطح المياه والبعض الآخر يظهر فوقه على شكل جزر . وبصفة عامة فإن متوسط العمق . فى المضيق الشرقى الصغير لا يتجاوز ٨ر١ مترا فى حين يصل فى المضيق الغربى الكبير إلى نحو ٦٣ مترا . وهذه الأعماق المتوسطة نسبيا نراها مستمرة بنفس هذا المستوى تقريبا فى الأجزاء الشمالية حتى خط عرض ١٧ شمالا الذى يمثل الحد الجنوبى الأخدود الصدعى الأوسط الذى يمتد شمالا حتى خط عرض ٢٥ شمالا تقريبا والذى يصل عمقه إلى نحو الفى متر[1] . كما ينحدر القاع بصورة سريعة نحو خليج عدن حيث يمتد أخدود صدعى مماثل يصل عمقه إلى نحو ١٠٠٠ متر . وعلى ذلك فإن قاع بوغاز باب المندب يشكل ارتفاعا يفصل بين مياه خليج عدن والبحر الأحمر ويفرق بينهما فى الخصائص الطبيعية من حيث الحرارة والملوحة والكثافة .

وإذا غادرنا مضيق باب المندب شمالا أو جنوبا فإن درجة الاختناق تقل تدريجيا حيث يأخذ اليابس القابض على المياه فى الانفراج التدريجى ، الأمر الذى يعنى أن درجة تحكم اليابس فى المياه تقل أيضا بصورة تدريجية .

• قام المؤلف بحساب هذه المتوسطات من واقع خريطة الادميرالية – لوحة رقم ٦ المعدلة المطبوعة بلندن فى مارس ١٩٧٩ .

(1) Dubertct, L. Review of Structural Geology of the Red Sea and Surrounding areas. - Phil. Trans. Soc. London. A. 267, 9-20, 1970



جنوب البحر الأحمر وخليج عدن

Source: Abdel-Gawad, M. المصدر :

"Falcon and others, Discusion on the structure and Evolution the Red Sea and Nature of the Red Sea, Gulf of Aden and Ethiopian Rift Junction".- Philosophical Transaction of the Royal society, No.1181, vol. 267.Landon. The Royal Society, 1970" pp.23-40.

ويمكن التمييز بين مستويين من مستويات التحكم والارتباط :

المستوى الأول : يتمثل فى المنطقة التى تتحكم وترتبط بصورة رئيسية ومباشرة بمضيق باب المندب . أو نقطة الاختناق الأساسية .

المستوى الثانى : يتمثل فى المنطقة التى تتحكم وترتبط بصورة ثانوية وغير مباشرة بنقطة الاختناق . وذلك بحكم عامل الاتساع وعامل التباعد بين نقطة الاختناق فى هذه المنطقة .

أما عن منطقة الارتباط الرئيسى : فهى تتمثل فى المنطقة التى تلى مباشرة مضيق باب المندب . سواء تجاه الشمال أو الجنوب . وأهم ما يميز هذه المنطقة أن اليابس يبدأ فيها عملية التحول من حالة الانفراج إلى حالة الاقتراب والضغط بقوة على مياه البحر إلى حد الاختناق المتمثل فى مضيق باب المندب .

ويمكن أن نصطلح على تسمية هذه المنطقة باسم المنطقة اللامة Converging Zone وهذه المنطقة يمكن أن تصبح منطقة مفرقة Divergent Zone فى حالة ما إذا كان مسار الحركة يبدأ من مضيق باب المندب تجاه الشمال أو الجنوب حيث الانفراج .

والمنطقة اللامة تتمثل شمالا فى ذلك الجزء الممتد من مضيق باب المندب إلى خط عرض ١٣ -١٤ شمالا ، وهو الخط الذى يمثل الحد الشمالى لمجموعة الجزر التى تقع فى الطرف الجنوبى للبحر الأحمر . وهذه الجزر هى : أبو عيل- ظقار- الحنيش الصغيرة- الحنيش الكبيرة- فاطمة وحالب ، إلى جانب بعض الجزر الأخرى الأقل أهمية . وهذه الجزر تكاد تتوسط المجرى الملاحى فى هذا الجزء من البحر الذى يزداد اتساعه كلما اتجهنا شمالا : فهو يتراوح بين ٢٥ كم (١٦ ميلا) جنوبا (فيما بين دباب شرقا ورأس سنتيان غربا) ونحو ١٠٥ كيلو مترا شمالا (فيما بين رأس المطينة شرقا ورأس علوب غربا) . وتقوم هذه الجزر بشطر الاتساع إلى قسمين . أحدهما شرقى يتراوح اتساعه بين ٢٨٫٨ كيلو مترا . (بين ظقار ورأس المطينة) ونحو ٣٥ كيلو مترا (بين دباب ورأس علوب) ، أما القسم

الغربى فهو أكثر اتساعا إذ يتراوح بين ١١٥ كيلو مترا شمالا (بين ظقار ورأس علوب) وحوالى ١١ كيلو مترا جنوباً (بين فاطمه وساحل اريتريا) .

أما عن الأعماق فهى تزيد بصفة عامة كلما اتجهنا جنوبا ، ويبلغ متوسط العمق حوالى ٤٩ مترا (١٦٣ قدما) فى الجزء الشرقى وحوالى ٥٢ مترا فى القسم الغربى الكبير ولذا تتركز حركة الملاحة بصورة واضحة فى القسم الغربى سواء لعامل الاتساع أو لعامل العمق . **وعلى ذلك يمكن القول بأن من يسيطر على هذه المجموعة من الجزر يستطيع أن يسيطر على المنطقة اللامة الشمالية . ومن يسيطر على المنطقة اللامة الشمالية يستطيع أن يسيطر على مضيق باب المندب .**

أما عن المنطقة اللامة جنوبا فهى تقريبا تمتد بين الخط الواصل بين عدن وجيبوتى شرقا ومضيق باب المندب غربا . ويتدرج الاتساع فى هذه المنطقة بين ١٨٠ كيلومترا بين عدن وجيبوتى ونحو ٢٣٫٢ كيلو مترا وهى المسافه التى تمثل اتساع مضيق باب المندب . أى أن الاتساع فى المنطقة اللامة الجنوبية يضيق تدريجيا بمعدل ٢٫٠٦ ك لكل كيلومتر .

وإذا كان الاختناق يعنى فى النهاية التحكم فى المجرى الملاحى فإن صفة التحكم تتوفر فى ميناء عدن بالدرجة الأولى باعتباره الميناء الرئيسى فى المنطقة اللامة الجنوبية ، خاصة وأن الدخول إلى البحر الأحمر يعنى بداية مرحلة طويلة لما يتخللها من صعاب . هذه الصعاب تتمثل فى جدب سواحل البحر الأحمر ، وندرة موانيه وكثافة الشعاب المرجانية التى تمتد بحذاء سواحله ، الأمر الذى يضاعف من أهمية موانئ المنطقة اللامة .

ويشترك ميناء جيبوتى مع ميناء عدن فى التحكم فى المنطقة اللامة الجنوبية ولكن بدرجة تحكم أقل . ويرجع ذلك أساسا إلى انحرافه وبعده عن الخط الملاحى الرئيسى والمباشر الذى يربط بين الشرق والغرب . بحيث يلزم السفينة المتجهة إلى جيبوتى أن تقطع مسافة تستغرق فى المتوسط حوالى ست ساعات

للوصول للميناء[1] . هذا فضلا عن بعد ميناء جيبوتى عن مراكز إنتاج البترول الرئيسية مما يزيد من ارتفاع أسعار التمويل نسبيا لذا فميناء جيبوتى يعد ميناء توصيل وترانزيت بالدرجة الأولى .

والخلاصة أنه يمكن القول بأن من يسيطر على عدن بالدرجة الأولى وجيبوتى بالدرجة الثانية يسيطر على مضيق باب المندب .

أما منطقة الارتباط الثانوى فهى ترتبط بالموقع[×] أكثر من ارتباطها بالموضع[□] كما هو الحال بالنسبة لمنطقة التحكم الرئيسى . فالمواقع الحاكمة لها أهمية خاصة فى مجال الدراسات الجغرافية السياسية . فالموقع الحاكم يتيح لمن يسيطر عليه أن يبسط سيطرته ونفوذه على مساحات شاسعة – وقد تكون بعيدة – دون حاجة إلى الإمكانيات الهائلة التى تتطلبها السيطرة المباشرة . فالموقع الحاكم هنا يحقق اختزالا فى السيطرة وهو ما يمكن أن نسميه بالسيطرة الاستراتيجية Strategic Control تمييزا لها عن السيطرة الجغرافية Geographic Control

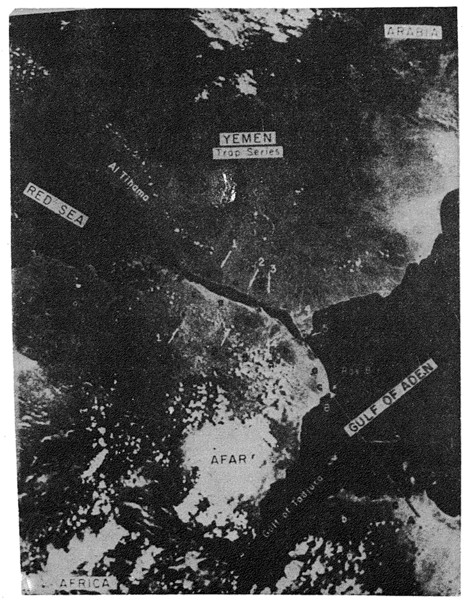
وصفة الموقع الحاكم تتوفر شمال المضيق فى مجموعة من الجزر ، التى يمكن أن نطلق عليها اسم « البوابات » وهذه الجزر التى تقع على بعد يبلغ نحو ٢٦٥ كم (١٦٦ ميلا) شمال المضيق : تنتشر بكثافة عالية نسبيا فى القطاع البحرى الممتد من جيزان على الساحل السعودى ومصوع على الساحل الأثيوبى . وهى تتمثل بصفة أساسية فى كل من جزر : فراسان – دهلك – الطير – قران – الزبير .

• يعتبر ميناء عدن من موانئ التموين Ports of call الهامة فى العالم ، خاصة فى فترات ازدهار قناة السويس ، حتى أن معدل السفن التى يجرى تموينها سنويا تقدر بنحو ٦٠٠٠ سفينة . ويزيد من أهمية ميناء عدن كمحطة طريق Way-station هامة قيامه على خليج طبيعى عميق تحميه الجبال من ناحية الجنوب والشرق من الرياح الموسمية فضلا عن التجهيزات الصناعية الأخرى ، يمكن مراجعة :
The Port of Aden Handbook, 1967, p.3.

(١) حمدى الطاهرى ، جيبوتى : أمن البحر الأحمر – القاهرة ، المطبعة العربية الحديثة ١٩٧٧ ، ص . ١١ .

× الموقع Location هو عبارة عن الاطار الجغرافى الكبير الذى يحدد علاقات المكان بغيره من الاماكن والظاهرات الطبيعيه والبشرية (المكان من الخارج)

□ الموضع Site هو عبارة عن ملامح ومحتويات المكان الداخليه (المكان من الداخل)



مضيق باب المندب

المصدر : Source: Abdel-Gawad, M. op.cit.

وهذه الجزر بكثافتها العالية تكاد تعين وتحدد المجرى الملاحى عبر طريق الاقتراب الشمالى لمضيق باب المندب . وذلك على الرغم من اتساع البحر فى هذا الجزء . إذ تبلغ المسافة بين جيزان ومصوع ما يقرب من ٢٣٠ كم (١٤٤ ميلا) .

وبما أن البحر الأحمر يكاد يخلو شمالا من مثل هذه الجزر الاعتراضية – باستثناء خليجى العقبة والسويس – **فإنه يمكن القول بأن هذه الجزر تمثل (البوابة الشمالية) لمضيق باب المندب وبالتالى فإن من يسيطر على هذه الجزر فكأنما يسيطر على البوابة الشمالية للمضيق . ومن يسيطر على هذه البوابة فإنه يستطيع أن يتحكم فى مضيق باب المندب ويسيطر عليه .**

وصفة الموقع الحاكم تتوفر جنوب المضيق فى مجموعة أخرى من الجزر الاعتراضية التى تتمركز فى موضع متميز عند مدخل خليج عدن ، الذى يمثل بدوره طريق الاقتراب الجنوبى لمضيق باب المندب ، هذه الجزر هى : عبد الخورى Abd-el-Khuri سمحا Semha درزى Drzi ، وأخيرا جزيرة سوقطره التى تعد أكبر وأهم هذه الجزر جميعا .

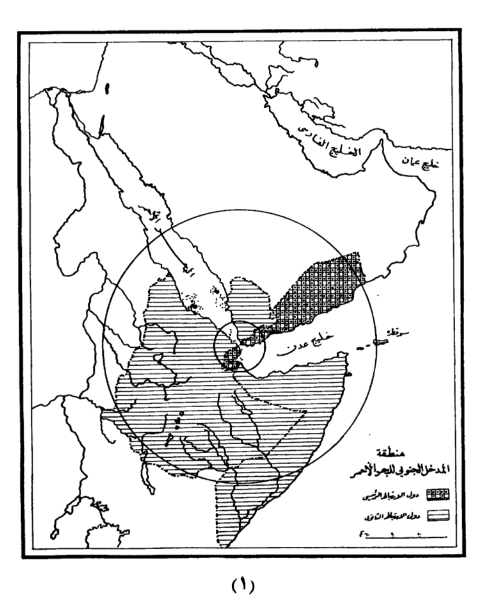
وعلى الرغم من أن هذه الجزر لا تقع تماما داخل مدخل خليج عدن (٣٥٠ ك تقريبا) ولا تعترضه بكثافة إلا أن موقعها يتيح لها السيطرة الاستراتيجية والقيام بدور « الحارس » لمدخل خليج عدن الذى يمثل بدوره (البوابه الجنوبيه) لمضيق باب المندب .

وعلى ذلك فإنه يمكن القول بأن من يسيطر على هذه الجزر – وخاصة سوقطره – فإنه يسيطر على مياه خليج عدن - ومن يسيطر على مياه خليج عدن فإنه يسيطر على ميناء عدن . وأخيرا من يسيطر على ميناء عدن يستطيع السيطره على مضيق باب المندب .

والخلاصة :

يمكن تحديد منطقة الدراسة من خلال تصور نظرى هندسى يقوم أساسا على العلاقة بين اليابس والماء فى هذا الجزء من العالم .

والمقصود بالماء هنا الممر البحرى الهام المتمثل فى مضيق باب المندب


الخليج الفارسي
خليج عمان
خليج عدن
سوقطرة
منطقة
المدخل الجنوبي للبحر الأحمر
دول الارتباط الرئيسي
دول الارتباط الثانوي

(١)

وامتداده البحرى . أما اليابس فيعنى المكان أو اليابس المحيط بمضيق باب المندب وامتداده البحرى ، والذى جرى استخدامه سياسيا من خلال علاقته المتبادلة بهذا المضيق البحرى الهام .

ويمكن رؤية هذا التصور النظرى الهندسى ممثلا فى دائرتين مشتركتين فى مركز واحد Concentric Circles على النحو التالى :

١ - دائرة الارتباط الرئيسى :

وهى الدائرة الداخلية Internal circle . ومركز هذه الدائرة يتمثل فى جزيرة بريم التى تقع داخل مضيق باب المندب وفى بؤرته باعتبار أن هذا المضيق يمثل نقطة الاختناق الأساسية ، أو « خاصرة » منطقة المدخل الجنوبى للبحر الأحمر .

وتشمل هذه الدائرة المنطقة التى اصطلحنا على تسميتها باسم المنطقة اللامة التى تمتد شمال المضيق حتى خط عرض ١٣ر١٤ شمالا : أما فى جنوب المضيق فهى تتمثل فى المنطقة الممتدة حتى الخط الواصل بين عدن وجيبوتى ، وهذه المنطقة تتحكم بصورة مباشرة ورئيسية فى مضيق باب المندب الذى يمثل مركز هذه الدائرة .

وتشمل هذه الدائرة من الوحدات السياسية كلا من جمهورية اليمن الديمقراطية الشعبية (اليمن الجنوبية) وجمهورية جيبوتى .

٢ - دائرة الارتباط الثانوى :

وهى الدائرة الخارجية Outer circle ، وتمتد هذه الدائرة لتشمل الجزر التى اصطلحنا على تسميتها بجزر البوابات وهى التى تتحكم فى طريق الاقتراب من مضيق باب المندب . وهى تتمثل شمالا وبصفة عامة فى كل من جزر شط فراسان وشط دهلك . كما تتمثل جنوبا فى جزر سوقطره - عبد الخورى - والاخوين . وهذه المنطقة تتحكم بصورة ثانوية وغير مباشرة فى نقطة الاختناق الأساسية وهى مضيق باب المندب . ويشمل محيط هذه الدائرة من الوحدات

السياسية كلا من الجمهورية العربية اليمنية (اليمن الشمالية) وجمهورية الصومال وأثيوبيا .

ثانيا : المدخل الجنوبي للبحر الأحمر : (دراسة مقارنة) :

كما أسلفنا القول من قبل فإن المدخل الجنوبي للبحر الأحمر – وعلى وجه التحديد مضيق باب المندب – عبارة عن نقطة انقطاع حاد لليابس بواسطة مياه البحر نتج عنها اختناق الشريان البحرى فى نهاية الطرف الجنوبي للبحر الأحمر . وهذا البحر هو فى النهاية جزء من الطريق البحرى الداخلى الذى يربط بين الشرق والغرب .

والطريق البحرى الداخلى التقليدى يبدأ من ناحية الغرب بأوروبا الغربية إلى جبل طارق فالبحر المتوسط فقناة السويس فالبحر الأحمر وخليج عدن والمحيط الهندى إلى جزر الهند الشرقية فالصين ثم اليابان . كما تتفرع منه عدة فروع ثانوية إلى الخليج العربي والبحر الأسود واستراليا وشرق أفريقيا .

ومنذ الثلاثينيات من هذا القرن طرأ تغير جوهرى على مسار هذا الخط الملاحى . هذا التغير ارتبط بتدفق البترول فى منطقة الخليج العربي والذى أدى إلى أن يصبح هذا الخط الملاحى شريانا نفطيا بالدرجة الأولى . ولذا يمكن القول بأن ظهور البترول فى منطقة الخليج أدى إلى « كسر » الخط الملاحى بين الشرق والغرب عند منطقة الخليج وجذب الأطراف المنكسرة شمالا نحو حقول البترول ، وأصبح كل طرف منها بداية جديدة للطريق المتجه ما بين الشرق والغرب . فظهور هذه السلعة الاستراتيجية جعل منطقة الخليج بمثابة المركز الجديد للحركة الملاحية بين الشرق والغرب .

ومن هنا فإن الطريق البحرى الداخلى – من موقع منطقة الدراسة – يعنى ذلك الطريق الذى يربط بالدرجة الأولى بين الخليج العربي شرقا وأوروبا غربا عبر قناة السويس . ويبلغ طول هذا الطريق حوالى ١٤٫٢٠٠ كيلو مترا ، وذلك فيما بين ستوكهولم Stockholm على بحر البلطيق وعبدان Abadan على الخليج العربي

ويزيد هذا الطوال إلى ١٧٢٠٠ كيلو مترا إذا أضفنا المسافة إلى يالتا Yalta على البحر الأسود .

ويكتنف هذا الشريان البحرى العالمى ما يقرب من ثمان نقاط اختناق رئيسية بعضها مصطنع وأكثرها طبيعى ، هذه « المخانق » أو « المحابس » تقيد حركة الملاحة وتضبطها على طول الطريق ، الذى يعد من أقصر وأسرع الطرق بين الشرق والغرب . ودور هذه المخانق يمتد أيضا ليشمل تشكيل نمط النقل البحرى وتحديد مواصفاته ، خاصة فيما يتعلق بتأثيرها المباشر على نظام واتجاهات بناء السفن من حيث الحجم والغاطس اللذان تتوقف عليهما فى النهاية طاقة استيعاب السفن وحمولتها .

وغالبا ما يؤدى ضيق المسطح المائى عبر هذه المحابس إلى ارتفاع نسبى فى كثافة حركة القطع البحرية عبر هذا الجزء من البحر ، الأمر الذى يترتب عليه سهولة مراقبة حركة السفن بل ومهاجمتها إذا اقتضى الأمر . ولا يسرى ذلك فقط على الملاحة السطحية بل يشمل أيضا ملاحة الأعماق ، خاصة مع التطور الملموس الذى طرأ على وسائل الرصد والاستكشاف .

والسيطرة على أحد هذه المخانق الثمانية يعنى بالضرورة إمكانية التحكم والسيطرة فى جزء أو بعض جزء من الشريان البحرى ، وهو ما أطلقنا عليه اسم السيطرة الاستراتيجية . وكلما جنح الاختناق بموقعه نحو التوسط على الطريق كلما زادت قيمته الاستراتيجية وكلما اتسعت دائرة نفوذه وتحكمه فى الطريق .

وفيما يلى عرض موجز للخصائص العامة لكل من هذه المخانق الرئيسية وذلك إذا تتبعناها من الشمال الغربى إلى الجنوب الشرقى .

١ – اختناق كييل :

يربط هذا الاختناق من الناحية القانونية بين بحار عامة ، فهو يربط بين بحر البلطيق وبحر الشمال ، أما من الناحية الجغرافية فهو يعد بمثابة المنفذ الرئيسى لبحر داخلى . واختناق كييل عبارة عن اختناق اصطناعى عبر الأراضى الألمانية وجاء

اصطناعه بغرض توفير ما يقرب من ٩٦٠ كم ، هى جملة المسافة التى يستغرقها الدوران حول شبه جزيرة الدانمرك عبر مضيق سوند Sound

ويبلغ طول هذه القناة حوالى ١٠٢ر٢ ك بينما يبلغ العرض فى المتوسط نحو ٤٥ر٤ مترا ، أما العمق فهو لا يزيد عن ١١ر٢ مترا ، أما الغاطس المسموح به فيبلغ تسعة أمتار فقط . وعلى الرغم من أن العرض المسموح به لا يتجاوز ٣٩ر٧ مترا والطول ٣١٣ر٢ مترا وبالرغم من كل القيود الملاحية ، إلا أن قناة كييل تعتبر من القنوات الملاحية التى تتميز بكثافة الحركة نسبيا . وعلى سبيل المثال فقد بلغ عدد السفن التجارية التى مرت بقناة كييل عام ١٩١٣ م حوالى ٥٥ر٣٨٢ سفينة ، زادت إلى ٦٢ر٤٠٢ سفينة عام ١٩٥٠ وهذه الزيادة فى عدد السفن قابلتها زيادة كبيرة فى الحمولة ، إذ بلغت الحمولة الصافية عام ١٩١٣ م حوالى ١٠ر٣٥٠ر٠٠٠ طن زادت إلى ٣١ر٦٠٠ر٠٠٠ طن عام ١٩٥٠ م[1] . وبصفة عامة فإن معدل تصريف قناة كييل يقدر بمعدل يتراوح ما بين ٢٠٠٠ إلى ٢٢٠٠ طن/٢٤ ساعة[1] .

٢ – اختناق دوفر Dover :[2]

يربط بين البحار العامة لبحر الشمال والمحيط الأطلنطى . وهو يعد من أهم مداخل المحيط الأطلنطى الأوربية من الوجهة الاقتصادية . ويقع هذا الاختناق بين الساحل الجنوبى الشرقى لانجلترا والساحل الشمالى لفرنسا .

ويبلغ طول هذا الاختناق حوالى ٤٠ كم بينما يتراوح العرض ما بين ٤٤ كم بين رأس كريسنز C.Criss Nez دُونجنز Dungeness وحوالى ٣٣ر٦ كم بين

---

(1) Encyclopaedia Britanica 1968, vol.13, p.373.

• معدل التصريف يقصد به كثافة الحركة Density of Trafic فى نقطة معينة ووقت محدد . ويمكن التعبير عن معدل التصريف إما بعدد السفن المارة عبر نقطة الاختناق أو بحمولتها ، وذلك خلال زمن محدد ، غالبا مايقدر بأربع وعشرين ساعة .

(١) زمن العينة يوافق ١٠ مارس عام ١٩٦٧ أنظر :

World Atlas.- Oxford Univetsity Press, 1973, p. 119.

(2) Dover Strait Piolt, Thirteenth ed., 1947, Charts: 2675, 1890, 1406.

دوفر Dover وكاليه Calais أما العمق فيبلغ فى المتوسط نحو ٢٧٫٨ متراً، والقاع يتسم بصفة عامة بالانتظام حيث يتراوح بين ٣٦ مترا و ١٩٫٦ مترا.

وقد أكدت الدراسات الجيولوجية والجيمورفولوجية ان منطقة مضيق دوفر – وكذا النصف الجنوبى من بحر الشمال – كانت معبرا أرضيا حتى أوائل البلايستوسين ثم عمل ذوبان الجليد واختلاف منسوب سطح البحر على تشكيل مظهرها العام[1] القائم. ولذا فإن سواحل هذا الاختناق من النوع الغارق المنسبط Submergent التى تتميز بعدم انتظامها وكثرة تعرجها. ومن هنا فإن سيطرة اليابس على المياه فى هذا الجزء سيطرة قوية ومحكمة، كما أن قاع مضيق دوفر لا يشكل ارتفاعا يحول دون انسياب الحركة – خاصة فيما يتعلق بملاحة الأعماق – بين بحر الشمال والمحيط الأطلنطى. كما أن هذا القاع لا يقف حائلا أمام انسياب تيار المحيط الأطلنطى الشمالى الدافىء داخل بحر الشمال، وانتظام القاع يجعل من السهل رصد حركة الغواصات حيث لا تتوفر النتوءات القاعية التى تشكل غطاء للتمويه والإخفاء. ولعل هذا العامل كان أحد الأسباب التى أدت إلى عجز الأسطول الألمانى عام ١٩٤٠ عن غزو السواحل البريطانية، خاصة وأن الأسطول الألمانى كان يعتمد فى تفوقه على الغواصات كقوة ضاربة.

ومضيق دوفر يعتبر من الممرات المائية الهامة من حيث كثافة حركة المرور، حيث يتراوح معدل تصريفه ما بين ٣٧٠٠ إلى ٤٦٢٦ طن/ ٢٤ ساعة[2]

وبالرغم من أن مضيق دوفر يدخل ضمن حدود المياه الاقليمية لكل من انجلترا وفرنسا، حيث لا يزيد اتساعه عن ٤٣٫٢ كم، إلا أن هذا لم يمنع إقرار صفته الدولية، كممر يربط بين جزئين من البحار العامة أو العالية.

---

(١) حسن سيد، سيد حسن: الأقيا نوغرافيا الطبيعية – القاهرة/دار المعارف ١٩٩٦، ص ٣٨٧

(2) Oxford World Atlas, op. cit.,

٣ – اختناق جبل طارق Gibraltar

يربط بين مياه البحر المتوسط والمحيط الأطلنطى العالية . وهو يعـد المدخل الغربى لحوض البحر المتوسط ، ولكنه يكاد يكون المنفذ الرئيسى وأحيانا الوحيد للبحر المتوسط ، خاصة فى تلك الفترات التى تتعرض فيها قناة السويس للإغلاق .

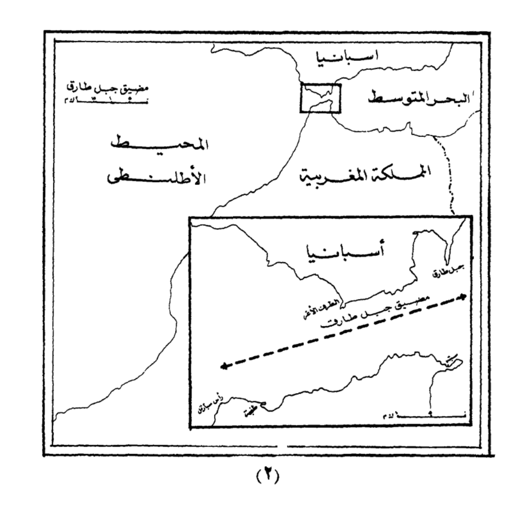
ويبلغ طول مضيق جبل طارق حوالى ٦٣٫٣ كم تقريبا بينما يتراوح عرضه بين ٤٦ كم (فيما بين الطرف الأغر Trafalger شمالا ورأس سبارتل C.Spartel جنوبا) ، وحوالى ١٤٫٤٠ كم (غرب سبته) .

وقاع هذا المضيق البحرى يتميز بالانتظام على طول خط الوسط تقريبا . ولكنه يصبح أقل انتظاما وأكثر وعورة بعيدا عن خط الوسط وبالقرب من الشواطىء . ويتراوح العمق ما بين ٤٥ إلى ١٨٠ مترا فقط . وهو بهذا يتفق تماما مع طبيعة أصل مضيق جبل طارق ، فقد كان أحد المعابر الأرضية التى تربط أوروبا وأفريقيا عبر مياه البحر المتوسط ، ثم اختفى على أثر الحركات الأرضية التى تعرض لها حوض البحر المتوسط خلال البلايستوسين ، وكانت أغلب هذه الحركات من النوع الرأسى Epeirogenic

ولا شك أن عدم انتظام القاع وكثرة النتوءات الصخرية بالقرب من الساحل يجعل مضيق جبل طارق ميدانا صالحا لعمل الغواصات حيث يمكنها أن تمر تحت

• الميل البحرى Nautical Mile الدولى يعادل نحو ١٨٥٢ مترا (٦٠٧٦٫١١٥ قدما) ٧٫٥ كم

٢ . وقد احتلت انجلترا هذه المنطقة منذ عام ١٧٠٤ وأكدت وجودها بمعاهدة عام ١٧١٣ ، كما أنشأت بها قاعدة عسكرية ، الا أن النزاع دائما يثور بين اسبانيا وانجلترا حول هذا الوضع . وقد أجرى عام ١٩٦٧ استفتاء بين سكان المنطقة (٣٠ ألف نسمة) أظهر تأييد غالبية السكان لبقاء الوجود البريطانى . وقد ردت أسبانيا على ذلك باغلاق البوابات التى تفصل بين جبل طارق والأراضى الأسبانية كما منعت العمال الاسبانيين (٥ آلاف تقريبا) من دخول منطقة جبل طارق والعمل بها .



اسبانيا
البحر المتوسط
مضيق جبل طارق
المحيط الأطلسى
المملكة المغربية
أسبانيا
جبل طارق
الطرف الأغر
مضيق جبل طارق
طنجة

(٢)

غطاء ممتاز توفره لها النتوءات القاعية الصخريه . هذا بالإضافة إلى وجود حطام كثير من السفن الغارقة فى القاع .

واختناق جبل طارق يعد ضحلا إذا قيس بالأعماق المترامية على جانبيه والتى تزيد عن ٤٠٠ متر . ومن هنا فإن قاع هذا الاختناق يشكل عقبة بين مياه البحر المتوسط والمحيط الاطلنطى ويجعل لكل منهما خصائصه المميزة . فمياه البحر المتوسط تعتبر من الناحية الاوقيانوغرافيه مياها حوضية Basin Water Massses فهى تتميز بارتفاع درجة الحرارة وزيادة نسبة الملوحة بها . ويظهر الاختلاف واضحا فى كتل المياه السفلية .

واختناق جبل طارق وإن خلا من الجزر تماما ، إلا أنه لم يتخلص تماما من تسلط الجزر . فإلى الشرق من مضيق جبل طارق – وعلى بعد يبلغ نحو ١٩٠ كم منه – تقع جزيرة تسمى البوران . وهذه الجزيرة تتيح لمن يسيطر عليها أن يتحكم فى الاقتراب الشرقى لجبل طارق بكفاءة ويسر . وجزيرة البوران ما هى إلا نتوء بارز فوق سطح المياه من شط غائص Bank وفى مثل هذه المساحات من البحر تكون المياه ضحلة بدرجة تكفى لرسو السفن المحيطية ، ولذا يمكن استخدامها كمراس Anchorges فى المياه الدولية[1] . والجدير بالذكر أن افتقار البحرية السوفيتية للقواعد الساحلية الثابتة وقلة موانىء التسهيلات ، خاصة فى الحوض الغربى للبحر المتوسط . أدى إلى لجوء الأسطول الخامس السوفيتى إلى استخدام هذه الشطوط الغائصة كمراس ، كما هو الحال بالنسبة لشط البوران الذى يتيح لوحدات الأسطول السوفيتى التمركز فى موقع حاكم ، يمكنها من رصد ومراقبة نشاط وتحركات قطع الأسطول الأمريكى بكفاءة ويسر .

ومضيق جبل طارق من الممرات المائية الأكثر أهمية فى العالم ، باعتباره المنفذ الرئيسى أو أحيانا الوحيد لحوض البحر المتوسط . وتتراوح طاقة تصريف هذا المضيق ما بين ٤٠٠٠ – ٥٠٠٠ طن/٢٤ ساعة .

---

(1) Lewis, J, op. cit, p. 68.

٤ – اختناق صقلية Sicily :

ويقع بين جزيرة صقلية وتونس . وهو يربط بين مياه الحوض الشرقى والحوض الغربى للبحر المتوسط . لذا فإن اختناق صقلية يبدو كخاصرة للبحر المتوسط تتحكم فى الحركة بين الحوضين بحيث أن إغلاق هذا الاختناق يعنى احتباس السفن فى أى من الحوضين وقطع خطوط الاتصال بينهما .

واختناق صقلية ، شأنه فى ذلك شأن اختناق جبل طارق . كان معبرا أرضيا بين قارتى أفريقيا وأوروبا فى عصر البلايستوسين ثم اختفى نتيجة للحركات الأرضية التى تعرض لها حوض البحر المتوسط . والدليل على ذلك أن أرضية مضيق صقلية المرتفعه تنتمى إلى صخور وتكوينات القارتين أكثر من انتمائها لقاع البحر نفسه .

واختناق صقلية يبلغ إتساعه فى أضيق مسافة ١٢٨ كم ولذا فالشقة المائية واسعة بحيث يصعب على قوى البر غلقها[1] ، بينما يتراوح العمق بين عشرة أمتار ونحو ٣٦٠ مترا . لذا فإن الشقة المائية الصالحة لعبور السفن الكبيرة ذات الغاطس الكبير والغواصات لا تتجاوز ٣٥ كم . ومن هنا جاءت أهمية مضيق صقلية كخاصرة للبحر المتوسط تتحكم فى الاتصال بين الحوضين الشرقى والغربى وتميز أيضا بينهما (خريطة رقم ٣) .

وارتفاع قاع اختناق صقلية وضيق مساحته كانا عاملين رئيسين فى اختلاف الخصائص الطبيعية للوسط المائى بين الحوضين . فالحوض الشرقى تتميز مياهه السطحية بارتفاع نسبى فى الحرارة والملوحة عن مياه الحوض الغربى . وهذا الاختلاف يرجع أساسا إلى قلة كمية الأمطار الساقطة كلما اتجهنا شرقا ووقوع الحوض الشرقى فى عروض جنوبية بالنسبة للحوض الغربى . وقلة المياه التى تصبها

• يشاركه فى الربط بين الحوضين مضيق مسينا الواقع بين صقلية وشبه جزيرة ايطاليا . واتساع هذا المضيق لا يزيد عن ٣٫٢ كم ، لذا فهو بمثابة نقطة اختناق ثانوية .

(1) Whittlesey, D. The Earth and the State.- Washington D.C.: Henry Holt and Company, Inc., 1944, p. 268

الأنهار فى الجانب الشرقى بالنسبة لمقدار الفاقد عن طريق البخر خاصة بعد قلة المياه العذبة التى كان يلقى بها نهر النيل فى الحوض الشرقى بعد إنشاء السد العالى . ونتيجة لهذه العوامل نجد أن حرارة كتلة المياه السطحية ونسبة الملوحة فيها أكثر ارتفاعا فى الحوض الشرقى عنها فى الحوض الغربى فالحرارة فى الحوض الشرقى تبلغ عند عمق ١٠٠ متر نحو ١٥٫٥ م بينما تقل إلى ١٤٫٢ م فى الغربى ، وبالمثل فإن نسبة الملوحة فى الشرقى تصل إلى ٣٩ فى الألف بينما تنخفض إلى نحو ٣٨ فى الألف فى الحوض الغربى[١] ولا شك ان دور قاع صقلية المرتفع نسبيا يتمثل فى الحد من عملية التبادل بين مياه الحوضين واحتفاظ كل منهما بخصائص مميزة ، خاصة وأن الحوض الغربى يتأثر بمياه الأطلنطى المعتدلة الأقل ملوحة وحرارة .

ولعل تاثير هذا الاختناق يبدو واضحا فيما يتعلق بنمط إنتشار وتوزع الوحدات البحرية الأمريكية والسوفيتية فى البحر المتوسط ، فالأسطول السادس الأمريكى عادة يحتفظ بحاملتين للطائرات فى البحر المتوسط . وغالبا ما يحرص على الاحتفاظ بواحدة منهما فى الحوض الشرقى والأخرى فى الحوض الغربى[٢] وبالمثل يحرص الأسطول الخامس السوفيتى على التمركز بكثافة فى الحوض الشرقى حتى تظل خطوط اتصالاته وتموينه أكثر أمنا وبعيدا بقدر الامكان عن مخاطر الاعتماد على مضيق صقلية . فضلا عن ذلك فإن الوحدات البحرية السوفيتية تستخدم المسطحات الضحلة فى مضيق صقلية كمراس فى المياه الدولية وقواعد فى البحر Bases at Sea

ولا شك ان كون مضيق صقلية أهم خط تقسيم فى البحر المتوسط جعل حركة السفن المارة خلاله تتميز بالكثافة العالية ، خاصة وأن البحر المتوسط يتميز بصفة عامة بكثافة حركة السفن المارة فيه ، ويقدر هذا العدد يوميا بنحو ٢٥٠٠ سفينة تجارية تزيد حمولتها عن ١٠٠٠ طن وحوالى ٥٠٠٠ سفينة صيد[٣] . ويتراوح معدل تصريف اختناق صقلية ما بين ٢٤٠٠ ، ٣٠٠٠ طن/٢٤ ساعة .

---

(١) حسن رشيد ، سيد حسن ، المصدر السابق ، ص ٣٠٠ – ٣٠١ .

(2) Lewis, J. op. cit., p. 9.

(٣) محمد صفى الدين ، توازن القوى فى منطقة البحر المتوسط .– القاهرة : جامعة الدول العربية – محاضرات الموسم الثقافى الأول – الجزء الأول . – ١٩٧٧ ، ٥٥ –٧٥ .

المضائق التركية وممر صقلية

تركيا

تركيا

الدردنيل والبوسفور

البحر الأسود

بحر آزوف

البحر الأدرياتي

ايطاليا

البحر التيراني

كورسيكا

سردينيا

خاصرة البحر المتوسط

صقلية

مالطة

البحر الأيوني

كريت

قبرص

البحر المتوسط

٥ – اختناق الدردنيل والبوسفور The Straits (١)

الأول يربط بين مياه البحر المتوسط وبحر مرمرة ، أما الثانى فيربط بين مياه بحر مرمرة والبحر الأسود . وكلاهما – بالاشتراك مع بحر مرمرة – يربطان بين مياه البحر الأسود والبحر المتوسط وهما أيضا من الضيق بحيث يمكن اجتيازهما بكبارى عائمة (خريطة رقم ٣)

واختناق الدردنيل Dardanells الذى يربط بين البحر المتوسط وبحر مرمرة يبلغ طوله حوالى ٥٧ كم بينما العرض يتراوح ما بين كيلومتر وستة كيلو مترات أما قاعه فمنتظم وعميق ، إذ يتراوح بين ثلاثة كيلو مترات فى الجنوب وأقل من كيلو متر (٦٨١ مترا) بالقرب من استانبول ، ثم يعود العرض للاتساع عند المدخل الشمالى ويصل إلى ستة كيلو مترات ونصف كيلو متر .

ويربط بين المضيقين بحر مرمرة Marmara ، الذى يبلغ طوله حوالى ٢٤٠ كم بينما يتراوح العرض بين ٣٠٠ و ٦٤ كم وقاع بحر مرمرة يتصف بالعمق إذ يتراوح بين ١٢١٢ و ٢٧٫٣ مترا ، وتتخلل هذا البحر عدة جزر أهمها جزيرة مرمرة التى يقع المجرى الملاحى الرئيسى إلى الغرب منها .

وبالرغم من أن الدردنيل والبوسفور يربطان بين رقعتين من البحار العامة ، إلا أنهما من المضايق التى جرى تنظيمها باتفاقيات خاصة . وقد أقرت معاهدة مونترو (يوليو عام ١٩٣٦ م) مبدأ حرية الملاحة فى المضايق التركية بالنسبة للسفن التجارية تحت أى علم أو بأى حمولة أما بالنسبة للسفن الحربية فيشترط لمرورها إخطار مسبق ومن حق تركيا منع مرورها إذا كانت لدولة محاربة أو مهددة بالحرب يضاف إلى ذلك ضرورة مرور الغواصات طافية فوق سطح المياه ، على أن تمر منفردة لا مجتمعة[٢] .

واتفاقية مونترو سبقتها مفاوضات واتفاقيات عديدة وذلك منذ عام ١٧٧٤م

---

(١) Black Sea Pilot. Tenth ed., 1955, Charts: 1089, 2429, 1198.

(٢) محمد حافظ ، مبادئ القانون الدولى العام . – القاهرة : دار النهضة ، ١٩٦٤ ، ص ١٤٣ .

فقبل هذا العام كانت هذه المضايق تدخل برمتها ضمن إقليم الدولة التركية التى كانت تضم كل شواطئ البحر الأسود . ولكن بمجئ عام ١٧٧٤ م وما بعدها احتلت روسيا شبه جزيرة القرم والساحل الشمالى للبحر الأسود . ولذا كان لزاما أن تأخذ هذه المضايق الصفة الدولية[1] ، خاصة وأن الدول العظمى أصبحت تولى هذه المضايق اهتماما خاصا لأنها تدخل فى الاستراتيجية السوفيتية معنى هذا أن المضايق التركية أصبحت منذ عام ١٧٧٤ م بؤرة صراع تتحكم فى التوازن الدولى .

وأهمية المضايق التركية بالنسبة للاتحاد السوفيتى تنحصر أساسا فى كونها المخرج الرئيسى للاتحاد السوفيتى نحو المياه الدفيئة . خاصة وأن هذه المضايق تقوم بخدمة واحدة من أهم المناطق الصناعية والزراعية فى الاتحاد السوفيتى . وهذه المنطقة هى جمهورية أوكرانيا التى تعد من أهم أقاليم إنتاج القمح ، كما تنتج هذه المنطقة نحو ٥٠٪ من الحديد الزهر ، ٤٠٪ من الحديد الصلب ٣٥٪ من المنجنيز ونحو ٣٣٪ من الفحم . كما تضم هذه المنطقة أهم المدن والمراكز الصناعية ، مثل اودسا وكييف وسقاستبول ويالطا[2]

وعلى الرغم من أن المضايق التركية تقوم بخدمة تركيا جزئيا والاتحاد السوفيتى كليا ، إلا أن هذه المضايق تتميز بكثافة الحركة الملاحية وتتراوح طاقة تصريف هذه المضايق بين ١٨٠٠ و ٢٢٥٠ طن/٢٤ ساعة .

٦ – اختناق السويس SUEZ

وهو اختناق اصطناعى يربط بين جزئين من البحار المفتوحة وهما البحران المتوسط والأحمر . وقبل شق هذه القناة كان كل من البحر المتوسط والبحر الأحمر عبارة عن بحر شبه مغلق Semi-Enclosed Sea يحيطه اليابس ولا يرتبط بالبحار والمحيطات إلا عن طريق ممر ملاحى طبيعى . وهنا تكمن الصفة

---

(1) Digest of Internaatinal Law, Vol. 4, 1965, pp. 423-447.
(2) Lewis, Jr., op. cit, p. 55.

الاستراتيجية التى ينفرد بها اختناق السويس عن بقية نقاط الاختناق ، فهو بمثابة مفتاح للحركة بين البحار الشرقية والغربية .

ويبلغ طول اختناق السويس حوالى ١٨٦ كم وذلك فيما بين بور سعيد وبور توفيق بما فى ذلك البحيرات المرة وبحيرة التمساح (٤٠ كم) . أما العرض فيتراوح عند السطح ما بين ١٨٠ – ٢٠٠ مترا ، ويقل هذا العرض عند عمق ١١ مترا إلى نحو ٩٠ مترا . أما قاع القناة فهو رملى منبسط ومنتظم ، ويبلغ العمق نحو ٦١ر١٤ مترا* أما الغاطس المسموح به لمرور السفن فلا يزيد عن ٥٨ر١١ مترا[1] .

ولقد ظلت قناة السويس لفترة طويلة تتحكم فى حركة النقل البحرى العالمية تحكما يكاد يكون كاملا حتى أن ملاك السفن ظلوا – نحو قرن من الزمان تقريبا – يحجمون عن بناء سفن بغاطس يتجاوز حدود عمق مياه القناة . وكان طبيعيا مع كل فترة توقف لقناة السويس أن يحدث تحول فى نمط حركة النقل البحرى ويفلت زمام التحكم من هذا الشريان البحرى . وكانت فترة التوقف الاولى عام ١٩٥٦/١٩٥٧ اثناء النزاع العربى الاسرائيلى . وبمجرد انتهاء هذا الصدام سارعت هيئة قناة السويس ببذل الجهود لاستعادة النقل البحرى وجذب السفن الكبيرة . وقد انتهت هذه الجهود إلى زيادة الغاطس المسموح به من ٥ر١٠ مترا إلى ٥٨ر١١ مترا .

وكانت فترة التوقف الثانية عام ١٩٦٧ بشوب الحرب الثالثة بين العرب واسرائيل فأخذت أحجام السفن فى الازدياد لمواجهة متطلبات الرحلة الطويلة حول رأس الرجاء الصالح خاصة وأن فترة التوقف كانت طويلة نسبيا هذه المرة .

---

(١) هيئة قناة السويس . النشرة السنوية ، ١٩٧٨ ، ص ١٤ .

• العمق = غاطس السفينة + القرفصة Squat + التوازن بين المقدمة والمؤخرة Trim + خدمة مرشد + الاطماء = ٥٨ر١١ مترا (٣٨ قدما) + ٩١ر٠ مترا (٣ أقدام) + ٣٠ر٠ مترا (قدم واحد) + ٩١ر٠ مترا (٣ أقدام = ٦١ر١٤ مترا .

وبحلول يناير عام ١٩٧٠ [1] أصبح حوالى ٤٠ ٪ من أسطول ناقلات البترول يضم سفنا يزيد غاطسها عن ١٣ر١١ مترا (٤٣ قدما) كما أصبحت الناقلات التى يزيد غاطسها عن ١٨ر٢٩ مترا (٦٠ قدما) تمثل ثلاثة أرباع الطلب العالمى لبناء الناقلات والتى يتعدى غاطسها كثيرا غاطس قناة السويس .

وفى محاولة لاستعادة حركة النقل البحرى تقوم إدارة قناة السويس الآن بتنفيذ عدة مشروعات لتطوير قناة السويس للوفاء باحتياجات حركة الملاحة العالمية . وتهدف هذه المشروعات إلى الوصول بغاطس القناة إلى ٢٠ر٣ مترا (٦٧ قدما) مما يسمح بمرور الناقلات حمولة ٢٥٠ر٠٠٠ طن بكامل حمولتها والناقلات الأكبر من ذلك بحمولات مخفضة أو فارغة .

ورغم كل التغيرات التى طرات على حركة بناء السفن والناقلات إلا أن قناة السويس مازالت تمثل ميزة إقتصادية فى ميزان حركة النقل البحرى ، فمثلا تستطيع الناقلة حمولة ٢٥٠ر٠٠٠ طن أن تقوم برحلة العودة على الصابورة إلى الخليج العربى عن طريق قناة السويس كما سجلت حركة السفن عام ١٩٧٨ م خلاف الناقلات – زيادة قدرها ١٦٩٤ سفينة عن عام ١٩٧٧ م أى بما يعادل ٩ر٩ ٪ بالمقارنة بالعام السابق [2]

ولا شك أن استعادة قناة السويس لتحكمها فى نمط حركة النقل البحرى بالدرجة التى كانت من قبل اصبحت موضع شك ، خاصة وأن رسوم المرور بالقناة سوف ترتفع قياسا على الرسوم التى كانت سارية عام ١٩٦٦ م لتغطية التكاليف الباهظة التى تتطلبها مشروعات التطوير . وهذه الزيادة فى الرسوم فضلا عن تكاليف الوقت الذى تستغرقه السفينة فى عبور القناة سيؤدى إلى فارق كبير فى التكاليف بين طريق القناة وطريق رأس الرجاء .

---

(١) محمود ربيع ، جغرافية النقل البحرى . – مترجم . – الاسكندرية : الأكاديمية العربية للنقل البحرى ، ١٩٧٨ ، ص ٦١ .

(٢) هيئة قناة السويس ، المصدر السابق ، ص ١٢١ .

٧ – اختناق باب المندب(*) .

٨ – اختناق هرمز Hormuz** (١)

يربط بين مياه عامة تتمثل فى كل من خليج عمان والخليج العربى ويقع هذا الاختناق بين إيران فى الشمال الشرقى وسلطنة عمان فى الجنوب الغربى بين الجانب الشمالى الغربى لشبه جزيرة مُسندم Musandam*** من ناحية ، والجانب الشرقى لجزيرة قشم Qishm وجزيرتى هينجام Henjam ولاراك Larak من ناحية الشمال (خريطة رقم ٤) .

ويبلغ طول اختناق هرمز حوالى ٢٦ كم ، وذلك فيما بين الخط الممتد بين جزيرة سلامه وبناتها Salama-Wa-Banat-ha**** وجزيرة لاراك من ناحية الشرق ،

---

* يمكن مراجعة الجزء الخاص بتحديد منطقة الدراسة ، علما بأن طاقة تصريف هذا الاختناق تتراوح بين ٣٢٠٠ – ٤٠٠٠ طن/٢٤ ساعة .

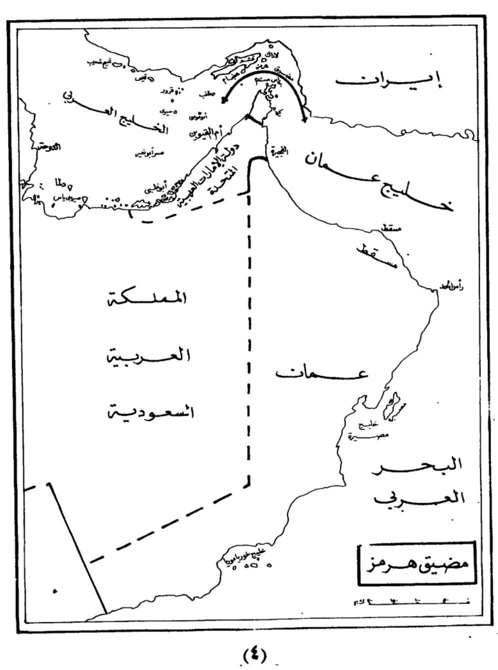
** لفظ هرمز مشتق من كلمة (اهورامزدا) وهو اله الخير والشر فى الديانة الزرادشتية وتنطق (اورمزد) . أنظر : محمد التونجى ، المعجم الذهبى . – بيروت : دار العلم للملايين/١٩٦٩ ، ص ٦٠٢ .

(1) Persian Gulf Pilot-Tenth ed.- 1955, charts: 753,2437 a, 748 b.

*** شبه جزيرة مُسندم عبارة عن نتوء صخرى يمتد من عمان داخل مياه الخليج على شكل مجموعة من الاصابع الملتوية من الأراضى الصخرية الشاهقة التى تتخللها ممرات مائية عميقة ، . والجدير بالذكر أنه قد جرى التفكير فى شق قناة عبر الطرف الشمالى لشبه الجزيرة خلال برزخ لايزيد عرضه عن كيلومتر . وكانت هذه القناة ستصل بين الخليج العربى وخليج عمان دون حاجة للقيام بالرحلة الطويلة نسبيا حول قمة شبه الجزيرة الا أنه لم تجر متابعة هذه الفكرة بسبب ارتفاع التكاليف من ناحية واختلاف منسوب المياه من الجانبين بفارق ٣٠ سم ، خاصة فى فصل الصيف حيث تقوم الرياح ، الموسمية الجنوبية الغربية فى المحيط الهندى بدفع المياه تجاه الخليج العربى فترفع من مستواه . أنظر :

- Middle East, September 1979.
- Persian Gulf Pilot, op. cit, p. 11.

**** جزيرة سلامة وبناتها العمانية تعرف أحيانا بالقيوين Quins وهى عبارة عن ثلاث جزر صغيرة تقع على مسافة تتراوح بين ١١ – ١٤ كم شمال شرق مسندم . وهى بموقعها هذا تشبه جزيرة بريم بالنسبة لمضيق باب المندب حيث تقوم جزيرة سلامة وبناتها (القيوين الكبرى والصغرى) بتقسيم مضيق هرمز الى ممرين أحدهما صغير جنوبا يتراوح اتساعه بين ١١ – ١٤ كم ، وآخر كبير شمالا يتراوح اتساعه بين ٣٣ – ٤٣ كم .


إيران
الخليج العربي
خليج عمان
المملكة
العربية
السعودية
عمان
البحر
العربي
مضيق هرمز
مسقط
رأس الحد
أبوظبي
أم القيوين
الفجيرة
الدوحة
قطر
دولة الإمارات العربية المتحدة
خليج مصيرة

والخط الواصل بين رأس مسندم والساحل الشرقى لجزيرة قشم من ناحية الغرب . أما الاتساع فيتراوح بين ٣٣٫٦ كم بين لاراك وصخرة القيوين الكبرى وحوالى ٤٤٫٨ كم فيما بين رأس مسندم وجزيرة هينجام . يعنى هذا أن مضيق هرمز يسمح بمرور الناقلات العملاقة فى كلا الاتجاهين وضمن قوافل يمكن أن يصل طولها إلى أكثر من ٢٠ كم .

أما عن الأعماق فهى تتراوح بصفة عامة بين ٥٥ – ٩٠ مترا ، وأكثر الأجزاء عمقا تلك التى تقع بين الطرف الشمالى لجزيرة مسندم وصخرتى القيوين الكبرى والصغرى . ولذا فإن المجرى الملاحى الرئيسى يقع عبر هذا الجزء من المضيق . ويقل العمق بصورة تدريجية كلما بعدنا شمالا عن صخرتى القيوين . ولكن مع ذلك فإن العمق يظل لعدة كيلو مترات يسمح بمرور الناقلات العملاقة بحمولتها الكاملة بسهولة ويسر .

وقاع مضيق هرمز لا يشكل ارتفاعا أو حاجزا بين مياه خليج عمان – الأكثر عمقا – ومياه الخليج العربى الأقل عمقا . وهو فى ذلك يختلف عن بوغاز باب المندب وجبل طارق ، حيث يشكل منهما حاجزا يحول دون الانسياب السهل للتيارات البحرية .

ومضيق هرمز يتشابه مع باب المندب فيما يتعلق بانتشار الشعاب المرجانية حيث أن مياه هرمز تعتبر بيئة صالحة لنمو حيوان المرجان نظرا لارتفاع حرارتها التى يبلغ متوسطها صيفا ٩٠ ف شتاء .[1] والشعاب المرجانية لا يبدو تأثيرها واضحا على حركة الملاحة فى هرمز بالدرجة التى نجدها فى باب المندب ، ويرجع هذا إلى اتساع مضيق هرمز النسبى وعمق مياهه .

ويتشابه مضيق هرمز مع باب المندب من حيث إنتشار الجزر ودورها بالنسبة لحركة الملاحة . وأبرز هذه الجزر تلك التى تقع فى المدخل الشمالى للمضيق ،

---

(١) محمد متولى : حوض الخليج . – الجزء الأول – القاهرة : الانجلو المصرية ، ١٩٧٥ ، ص ٦٧ –٦٩

وهى جزر أبو موسى وطنب الصغرى وطنب الكبرى وسيرى وفرور . وهذه الجزر تتحكم فى الممرات الصالحة للملاحة فيما بين مضيق هرمز والخليج العربى ، **وبالتالى فإن من يستطيع أن يسيطر عليها يستطيع أن يسيطر على مضيق هرمز ، ومن يستطيع أن يسيطر على مضيق هرمز يستطيع أن يسيطر على دول الخليج خاصة وأن هذه الجزر صالحة لإقامة منشآت وقواعد عسكرية بها .**

ومضيق هرمز من أكثر الممرات المائية أهمية فى عالم اليوم ، وترجع هذه الأهمية إلى أنه يلعب دور « الصمام الرئيسى » الذى يتحكم فى حركة تدفق البترول من منطقة الخليج الغنية إلى مناطق العجز والاستهلاك فى أنحاء العالم . ويقدر ما يمر يوميا بمضيق هرمز بما يتراوح ما بين ١٩ – ٢٠ مليون برميل ، تحمله ما يقرب من مائة ناقلة يوميا ، أى بمعدل ناقلة كل سبع دقائق ، ولذا فإن مضيق هرمز يتمتع بأهمية استراتيجية بالغة الدقة والحساسية ، خاصة بالنسبة لدول الغرب الصناعية واليابان . فمضيق هرمز يمر به حوالى ٥٦ ٪ من إمدادات دول الغرب الصناعية من البترول وحوالى ٩٠ ٪ من إمدادات اليابان من هذه السلعة الاستراتيجية ، ومن هنا فقد أطلق البعض[1] على (هرمز) اسم « الوريد الوداجى » للغرب Jugular Vein نظراً لأهميته البالغة للغرب . واهمية مضيق هرمز للغرب تجعل أية محاولة لاغلاقه سواء تكتيكيا أو استراتيجيا** تعنى قطع الوريد الرئيسى

* قامت إيران عام ١٩٧١ بإتمام احتلال جزر أبو موسى وطنب والكبرى . ويأتى احتلال إيران لهذه الجزر ضمن استراتيجية ايرانية تضع منطقة الخليج بأكملها ضمن مجالها الحيوى ، الذى تحدده تطلعات قومية وسياسية واقتصادية ، فايران لاتستطيع أن تنمو شمالا على حساب الاتحاد السوفيتى ولا تمتد شرقا على حساب حليفتها الاسلامية (الباكستان) ، أما فى الجنوب فالوضع مختلف تماما حيث تتوفر الظروف الجيوبولتيكية التى تغرى بالتوسع . فالوحدات السياسية قزمية ممزقة ، وعدد السكان ضئيل بالنسبة للمساحة والموارد الغنية . فضلا عن تعدد أصول السكان بدرجة جعلت أحيانا من السكان الأصليين مجرد أقليات ويمتد كثير من السكان بجذورهم إلى أصل إيرانى . كما يشكل الشيعة نسبة تتراوح بين ١٥ – ٦٠ ٪ من سكان بعض الدول .

(1) Daily Telegraph November 20. 1979.

** الاغلاق التكتيكى يعنى إغلاق مؤقت للمضيق سواء بإغراق السفن أو زرع الالغام أما الإغلاق الاستراتيجى فيعنى مرابطة قوات مسلحة على شواطئه بمعدات تشمل الطائرات والصواريخ والسفن الحربية .

أنظر : Newsweek, September 24, 1979.

الذى يحمل أهم مصادر الطاقة للغرب . وبصفة عامة يتراوح معدل تصريف مضيق هرمز ما بين ٤٠٠٠ - ٥٠٠٠ طن/٢٤ ساعة[١]

الخلاصة :

يمكن القول بأن الطريق البحرى الداخلى يتميز بصفة عامة بارتفاع كثافة نقط الاختناق التى تتخلله . والتى من بينها اختناق باب المندب . ويبلغ معدل التباعد Spacing بين نقط الاختناق على الطريق الرئيسى - بدون البحر الأسود - حوالى ٢٠٢٨ كم . وهذا يتفق مع الطبيعة الداخلية للطريق ، الذى يخترق كتلة اليابس التى تشكل قارات العالم القديم الثلاث : أوربا وآسيا وأفريقيا .

وبعبارة أخرى ، فإن السفينة التى تخرج من عبدان على الخليج العربى متجهة إلى ستوكهولم على بحر البلطيق تستغرق فى رحلتها نحو ثلاثة عشر يوما تقريبا وذلك بسرعة ٢٥ عقدة/ الساعة . وهذا التقدير الزمنى يأتى من منطلق نظرى بحت وذلك لأن السفينة من وجهة النظر العملية سوف تمر بعقبات أهمها نقاط الاختناق . ونقاط الاختناق هذه لها نظام مرور خاص ومعقد مما يزيد فى المقدار الزمنى الذى تستغرقه السفينة فى رحلتها . فغالبا ما يحدد داخل هذه المخانق مسارات جبرية تستلزم من السفينة أن تبطىء من سرعتها حتى تصل الى الصفر أحيانا، والمعروف أن انخفاض سرعة السفينة الى أقل من ٣ عقدة يجعلها تفقد القدرة على المناورة ويجعلها أكثر تأثرا بحركة الرياح والتيارات البحرية والأمواج ، والتى ينجم عنها قوة شد وجذب تجعل السفينة غير متوازنة فتتحرك أو تجنح .

ومن هنا ، فإن وجود نقاط الاختناق بهذه الكثافة يعوق انسياب الحركة على الطريق البحرى الداخلى ، وهى سمة رئيسية تميزه عن الطريق المحيطى المفتوح .

---

(1) Oxford World Atlas, op. cit

وكل نقاط الاختناق تساهم فى هذا الدور ولكن بدرجات متفاوتة ، وذلك على حسب الخصائص الموضعية لكل نقطة . فكلما زاد الاتساع والعمق وخلا المجرى الملاحى من الجزر والعقبات الطبيعية الأخرى كلما قل الدور الذى تلعبه نقطة الاختناق .

وبصفة عامة يمكننا أن نميز بين ثلاث مجموعات من نقاط الاختناق على النحو التالى : —

المجموعة الأولى : نقاط الاختناق الأصلية :

وهى تستمد اصليتها من موقعها فى منتصف الطريق البحرى تقريبا . وهى تتمثل فى كل من قناة السويس ومضيق صقلية . فالمسافة من قناة السويس (بورتوفيق) الى عبدان على الخليج العربى تبلغ نحو ٦١٥٨ كم . فى حين تبلغ المسافة بين مضيق صقلية وستوكهولم نحو ٥٧٠٠ كم . ولذا يمكن اعتبار المنطقة الفاصلة بين مضيق صقلية وقناة السويس — والتى تبلغ ٢٢٠٠ كم — بمثابة خط تقسيم للحركة Motiom - Divide بين الشرق والغرب .

ويمكن القول بأن لاختناق قناة السويس ومضيق صقلية دور رئيسى فى تحديد نمط وملامح حركة النقل البحرى على هذا الطريق الرئيسى بين الشرق والغرب . ولذا فإن الخصائص المرتبطة بموضع كل منهما لها قيمة خاصة فى هذا التحديد ، خاصة فيما يتعلق بالعمق والاتساع فعمق كل منهما واتساعه يفرض نفسه كضابط عام لغاطس السفن المارة على طول هذا الطريق وحجمها .

ولأن قناة السويس أقل اتساعا (١٨٠ — ٢٠٠ مترا) وعمقا (١٤٫٦١ مترا) من مضيق صقلية (الاتساع ١٣٢ كم — العمق = ٣٦٠ مترا) فان تأثيرها بالضرورة سيكون أكثر وضوحا على نمط حركة النقل البحرى عبر هذا الطريق البحرى . ومن هنا ، فقد ظلت قناة السويس لفترة طويلة تتحكم فى تصميمات ومساراتها تحكما يكاد يكون كاملا . فالسفينة التى تريد أن تتحرك عبر هذا الطريق ينبغى ألا يزيد غاطسها وحجمها عما تسمح به القناة . وعلى الرغم

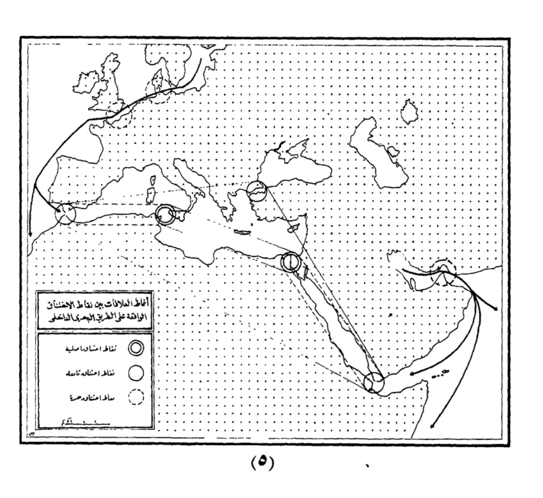
من أن زمام التحكم قد أفلت بعض الشيء من قناة السويس نتيجة لإغلاقها لفترة طويلة (يونيو ١٩٦٧ - يونيو ١٩٧٥) فإن مشروعات تطويرها تحاول أن تعيد للقناة نفوذها القديم مرة أخرى بما يجعلها تلائم مرور السفن الكبيرة ذات الحمولة ٢٥٠ ألف طن . وهى حين تصل إلى ذلك ، فإنها ستقف ببناء السفن عند هذا الحد وستجعل منه مقياسا عالميا . يؤيد ذلك أن السفن الكبيرة التى تتراوح حمولتها بين ٢٠٠٠٠٠ : ٣٠٠٠٠٠ طن[١] ليس بوسعها ارتياد كثير من الممرات الملاحية والبحار بكامل حمولتها . وعلى سبيل المثال ، فإن هذه الأحجام الكبيرة يتعذر عليها الوصول إلى بحر الشمال عبر مضيق دوفر (٢٧٫٨ مترا) ، ولا ارتياد بحر البلطيق عن طريق قناة كييل. كما أن السفن العملاقة يتركز استخدامها وتعاملها مع الموانىء ذات الأعماق الكبيرة المحدودة ، الأمر الذى يتطلب إعادة تفريغ حمولتها وشحنها إلى الموانىء ذات الأعماق الأقل . علاوة على ذلك فإن هذه الموانىء ذات الغاطس الكبير عليها أن تكون قادرة على استيعاب الشحنات الضخمة بدون التجائها إلى التخزين غير الاقتصادى .

المجموعة الثانية . نقاط الاختناق التابعة :

وهى تستمد تبعيتها من قربها من مجال تأثير نطق الاختناق الأصلية . وهى تتمثل بالدرجة الأولى فى كل من باب المندب وجبل طارق ، وبالدرجة الثانية فى المضايق التركية . ولذا فإن أى تغيير يمكن أن يطرأ على اختناق السويس وصقلية لابد أن ينعكس أثره بدرجة أو بأخرى على المخانق التابعة .

فغلق قناة السويس أو مضيق صقلية يعنى بالضرورة تحول كل من البحر المتوسط والبحر الأحمر الى مجرد بحر داخلى شبه مغلق . وله منفذ بحرى واحد يتمثل فى باب المندب وجبل طارق ، أما المضايق التركية فهى تظل محتفظة بصفتها الدائمة كمنفذ وحيد لبحر شبه مغلق وهو البحر الأسود . ولكن إذا تعرض اختناق السويس أو صقلية للغلق فإن ذلك سيحد من قدرة هذه المضايق على تحقيق الاتصال بالبحار المفتوحة .

(١) محمود ربيع . المصدر السابق ، ٥٨ ، ٥٩ .


أنماط العلاقات بين نقاط الاختناق
الواقعة على الطريق البحري الداخلي
نقاط اختناق أصلية
نقاط اختناق تابعة
نقاط اختناق حرة

(٥)

ولا شك أن عامل المسافة يلعب دورا هاما فى تحديد مدى التبعية . فإذا كان كل من باب المندب وجبل طارق يدينان بالتبعية لقناة السويس ومضيق صقلية الا أن تبعية باب المندب لقناة السويس أكثر وضوحا من تبعية جبل طارق للقناة وهذا بحكم عامل المسافة . فقناة السويس تبعد نحو ٢٢٠٠ كم وغلقها يعنى تضييق مساحة المسطح المائى الذى يقوم باب المندب بخدمته والذى سيقتصر على حوض البحر الأحمر (١١١٢٥٠ كم ٢) . ويكفى مثالا على ذلك أن غلق قناة السويس فى الفترة الأخيرة (يونيو ١٩٦٧ - يونيو ١٩٧٥) أدى الى هبوط عدد ناقلات البترول التى تمر بباب المندب من ٢٧ ناقلة يوميا إلى ناقلة واحدة فقط (عام ١٩٧٢م) .[1] وتشير الإحصاءات الرسمية إلى أن عدد السفن المارة بميناء عدن قد انخفضت من ٦٢٤٦ سفينة عام ١٩٦٦ م إلى ١٣٨٢ سفينة عام ١٩٦٨ م ، أى بعد غلق القناة[2]. كما أن مدينة عدن - التى ترتبط أهميتها بوقوعها بالقرب من باب المندب وعلى الطريق البحرى المباشر بين الشرق والغرب - بدأت تشهد تغيرا واضحا فى النشاط الاقتصادى السائد ونمط استخدام الأرض الغالب بعد توقف الملاحة فى قناة السويس لفترة طويلة وفقدان ميناء عدن لأهمية موقعه على طريق تموين السفن بين الشرق والغرب ولذا يمكن القول بأن الوظيفة الحربية هى الوظيفة الغالبة الآن على مدينة عدن ، وهذا ليس مستبعداً ، فكثيرا ما تقوم المدن الحربية على مسالك التجارة العظمى حيث تتوفر صفة الموقع الاستراتيجى[3] فالوظيفة التجارية هنا هى التى قامت بتحديد أهمية الوظيفة الحربية .

أما غلق مضيق صقلية - الذى يبعد عن باب المندب بنحو ٢٥٤٢ كم - فسيضيف إلى المسطح الذى يخدمه باب المندب كلاً من الحوض الشرقى للبحر المتوسط (١٩٢٢٥٠٠ كم ٢) والبحر الأسود ٤٣٠٠٨٠ كم ٢) ، ولذا فإن تبعية باب المندب لمضيق صقلية ليست وثيقة كتبعيته لقناة السويس .

---

(1) Labrousse H., Le Golf et le Canal: La reoverture du Canal de Suez: et la paix Internationale.- France: Press University, 1973,p. 125.

(2) The Port of Aden Handbook, 1968, p. 13.

(٣) جمال حمدان . جغرافية المدن .- القاهرة : عالم الكتب ، ١٩٧٢ ، ص ٣٠

أما مضيق جبل طارق فهو على العكس من باب المندب فيما يتعلق بدرجة التبعية وذلك بحكم عامل المسافة أيضا فضيق جبل طارق يبعد عن اختناق صقلية بنحو ١٧٠٠ كم فقط فى حين يبعد عن قناة السويس بنحو ٣٩٠٠ كم . ولذا فإن تبعيته واضحة بالنسبة لمضيق صقلية ، حيث أن غلق هذا المضيق يعنى أن يقتصر نفوذ جبل طارق على الحوض الغربى للبحر المتوسط فقط (١,٠٠٨,٧٠٠ كم ٢) . فى حين أن غلق قناة السويس فحسب يجعل هذا النفوذ يمتد ليشمل الحوض الشرقى للبحر المتوسط وحوض البحر الأسود .

المجموعة الثالثة : نقط الاختناق الحرة :

وهى تستمد حريتها من موقعها الهامشى بعيدا عن نفوذ وتحكم نقط الاختناق الأصلية التى تتحكم فى الطريق البحرى الداخلى . وهذه المجموعة تتمثل فى كل من هرمز ودوفر وكييل .

ووقوع هذه المخانق بعيدا عن نفوذ نقط الاختناق الأصلية جعل هذه المخانق حرة الاختيار فى تعاملها وارتباطها بالطريق البحرى الداخلى أو الطريق المحيطى المكشوف . فضيق هرمز يبعد عن قناة الويس نحو ٤١٧٠ كم وعن تابعه (باب المندب) حوالى ١٩٧٠ كم . أما مضيق دوفر فيبعد عن مضيق صقلية بنحو ٤٠٠٠ كم وعن تابعه (جبل طارق) بنحو ٢٣٠٠ كم . أما قناة كييل فهى تبعد بنحو ٤٧٠٠ كم عن مضيق صقلية وحوالى ٣١٠٠ كم عن جبل طارق .

وغالبا ما تتميز حركة النقل البحرى عبر مخانق هذه المجموعة بالكثافة العالية ، وهذا يرجع بالدرجة الأولى إلى توفر فرصة اختيار الاتجاه الجغرافى أمام السفن المارة عبر هذه المخانق . هذا بالإضافة إلى أن هذه المخانق تخدم مناطق اقتصادية هامة . ولعل هذا العامل الأخير هو الذى جعل قناة كييل تحتفظ بأهميتها وبكثافة الحركة خلالها بالرغم من أن خصائصها الموضعية لا تتناسب مع حركة اتجاهات بناء السفن ، خاصة مع تطور السفن التى تعمل فى نقل تجارة الحديد الخام السويدى . ولكن بما أنها تربط بحر الشمال ببحر البلطيق ، وتقع على مقربة من مناطق تجارة مجتمع أوروبا الغربية واتحاد التجارة الحرة الأوربى

ومنظمة تجارة شرقى اوربا فإنها لا زالت تحتفظ بأهميتها ، خاصة وأن حركة السفن الصغيرة ما زالت نشطة فى نقل التجارة بين بحر البلطيق وبحر الشمال .

ولا شك أن العامل الرئيسى الذى يحكم اختيار هذه المخانق للطريق الذى ترتبط به إنما هو بالدرجة الأولى عامل الوفرة الاقتصادية فى ظل الظروف العادية . وهذه الوفرة تقوم أساسا على عدة عوامل اقتصادية ، لعل أهمها تحقيق التوازن بين عامل المسافة القصيرة وعامل الحجم الكبير للسفينة . فعامل المسافة يحقق اختصارا فى زمن الرحلة ووفرا فى تكاليف النقل وعدد الرحلات التى تقوم بها السفينة . أما عامل الحجم فيرتبط به فى العادة زيادة الطاقة الاستيعابية للسفن وخفض تكاليف رأس المال والتشغيل وتكاليف الرحلة .

الفصل الثانى

الجغرافيا التاريخية
للمدخل الجنوبى للبحر الأحمر

الفصل الثانى

الجغرافيا التاريخية للمدخل الجنوبى

البحر الأحمر

من المؤكد أن البعد التاريخى ، يعد جزءا هاما من أية دراسة علمية جادة ، تتناول بالتحليل الجغرافى واقع أية ظاهرة سياسية . وبغير هذا العمق التأريخى تصبح الأحداث والوقائع المتعلقة بهذا الواقع القائم مجرد أحداث سياسية عابره لا تخضع للتحليل الجغرافى .

ولجوء الجغرافى الذى يعالج ظاهرة سياسية الى التاريخ ، يرجع الى قصور الأحداث الجارية عن الوفاء بحاجته من المادة التى تصلح لقياس أبعاد الظاهرة وبيان كينونتها . ومع ذلك فليس كل ما جرى ويجرى من احداث يرقى الى مستوى الوقائع التى يمكن الاستعانة بها فى التحليل الجغرافى للظاهرة السياسية . وهكذا يمكن القول ، بأن الجغرافى السياسى لا ينبغى له أن يتعامل إلا مع الأحداث المتكررة فالأحداث إذا تكررت على مر الزمان دل ذلك على أهميتها وعلى صلاحيتها كمادة يعتمد عليها فى التحليل . والأحداث أيضا إذا تكررت فلن يكون ذلك التكرار الا من خلال وحدة المكان ، باعتباره المسرح الذى تدور عليه عمليات التاريخ وأحداثه ، والتى تنضبط بخصائصه وتتأثر بشخصيته فالتاريخ بصورة أو بأخرى ما هو إلا تسجيل لتعامل الإنسان مع المكان .

وتكرار الأحداث المتعلقة بمكان ما ، لا يعنى نمطية الأحداث . فليس هناك أحداث متكررة بعينها ، حتى وإن بدت كذلك للوهلة الاولى . فالتاريخ – كما يذكر جيمس فيرجريف James Fairgrieve – ليس كله تكرارا ، بل فيه تقدم وفيه رقى[1] فالنظرة المتأملة للأحداث المتكررة ستكشف أن ثمة اختلافا

(١) جيمس فير جريف ، الجغرافيا والسيادة العالمية . – مترجم . – القاهرة : النهضة المصرية ، ١٩٥٦ ، ص٢ .

بين هذه الأحداث ، وهو اختلاف من حيث الدرجة لا من حيث النوع . وهذا فى الحقيقة لا يدحض نظرية التكرار الجغرافى للتاريخ بقدر ما يؤكد صحتها . فهذا الاختلاف يرتبط أساسا بحدوث تغير فى الأسلوب الذى يتعامل به الانسان مع المكان ، الأمر الذى يترتب عليه حدوث تغاير فى خصائص المكان ، ينعكس بالضرورة على علاقة هذا المكان بالأماكن الأخرى ، وعلى ذلك يمكن القول بأن لكل مكان قضباناً تجرى عليها أحداث معينة ، لا تتغير إلا بتغير خصائص هذه القضبان .

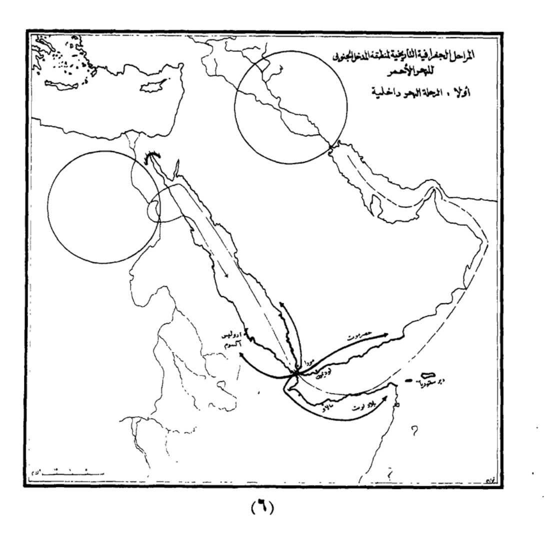
ولا شك أن منطقة المدخل الجنوبى للبحر الأحمر تعد نموذجا واضحا للعلاقة بين الأحداث التاريخية وخصائص المكان . والبحث فى هذه العلاقة يستلزم التأكيد مبدئيا على أن الوظيفة الرئيسية لهذه المنطقة تنحصر بالدرجة الأولى فى انها المدخل الى البحر الأحمر من ناحية الجنوب . لذا فان المعالجة ستتناول هذا المدخل كجزء من مكان أكبر ، يشمل البحر الأحمر كله .

ولذا يمكن تقسيم دور منطقة المدخل الجنوبى للبحر الأحمر (كمكان) عبر التاريخ (الزمن) الى المراحل التالية :

المرحلة الأولى : البحر داخلية :

وهى المرحلة التى كان فيها المدخل الجنوبى مجرد منفذ وحيد لبحر داخلى شبه مغلق ، كان فيها البحر الأحمر مجرد بحر داخلى أو خليج بحرى طويل ، يتوغل بين اليابس الآسيوى والأفريقى ، وهذا اليابس كان يحتفظ باتصاله واستمراره عبر برزخ السويس ومن هنا ، كان الطريق البحرى ينتهى عادة بالقرب من برزخ السويس ، ثم تقوم طرق بريه بالربط بين محطات هذا البحر وموانيه ، وبعض المدن القائمة فى وادى النيل .

وبداية يمكن القول بأن شخصية المدخل الجنوبى للبحر الأحمر خلال هذه المرحلة لم تكن واضحة المعالم على المحور الطولى الذى يتمشى مع اتجاه البحر الأحمر . هذا بينما نجد هذه الشخصية تبدو أكثر وضوحا ونضوجا على المحور


المراحل الجغرافية التاريخية لمنطقة المدخل الجنوبى للبحر الأحمر
أولا : المرحلة البحر داخلية
ادوليس
آكسوم
موزا
حضرموت
مالاو
بلاد بونت

(٦)

العرضى . وتفسير ذلك ، أن شخصية هذا المدخل البحرى قد ارتبطت بطبيعة حركة الملاحة عبر البحر الأحمر .

فخلال هذه المرحلة يمكن أن نلاحظ أن الحركة عبر البحر الأحمر غلب عليها الطابع العرضى بالدرجة الأولى ، بينما تتراجع الحركة الطولية الى الدرجة الثانية من حيث السيادة ويرجع ذلك إلى أن الكشوف الجغرافية فى ذلك الوقت لم تكن قد وفرت المعلومات الكافية عن عالم البحار ، بما يتيح للإنسان التوسع فى استخدام البحر وزيادة الاعتماد عليه كوسيلة للنقل والانتقال . فقد ظل الاعتقاد لفترة طويلة بأن اليابس كتلة واحدة متصلة بينما البحر عبارة عن عدة بحار منفصلة . ولذا كان الاعتقاد بأن اليابس الافريقى يمتد جنوبا حتى خشى الناس خطر المغامرة بالدوران حوله . كما كان يعتقد بامتداد الكتلة اليابسة المكونة من أوروبا وآسيا وأفريقيا شمالا ، بحيث لا توجد حول حافاتها الشمالية ممرا خاليا من الجليد[1] ومن هنا نجد أن الملاحين القدماء اقتصروا فى رحلاتهم على البحار الداخلية والملاحة الساحلية وعلى هامش المحيطات ، بسبب ما تردد فى نفوسهم من رهبة البحار المكشوفة .

وبالطبع كان الجهد المبذول فى بناء السفن ومعرفة فنون الملاحة والعوامل الطبيعية المؤثره عليها كالرياح والتيارات البحرية ، يتفق مع طبيعة الاستخدام المحدود للبحار كوسيلة للنقل والانتقال . هذا على الرغم من إدراك الإنسان بأن الماء أصلح من اليابس كطريق للانتقال والحركة .

وهنا يمكن القول ، بأن البحر – خلال جزء كبير من هذه المرحلة – كان يلعب دورا أساسيا فى إبراز وتشكيل القوة . بمعنى أن الذى يملك وسائل الحركة والانتقال على اليابس المتصل فإنه يملك وسائل القوة والسيادة . ولعل من أوضح الأمثلة على ذلك الدولة العربية الإسلامية ، التى يمكن النظر اليها كقوة برية بالدرجة الأولى . فقد انطلقت من قاعدة أرضية عريضة تتمثل فى شبه الجزيرة

---

(١) جميس فير جريف ، نفس المصدر ص ١١٣ .

العربية . بعمقها الصحراوى الشاسع ، الذى تحف به دائرة شبه متصلة من الأراضى الخصبة الزراعية الغنية . وتوسعت بريا وأحكمت سيادتها على كتلة أرضية متصلة ، لا يقطع اتصالها البرى سوى مياه مضيق جبل طارق ، بينما تأخرت السيادة العربية على جزر البحر المتوسط ، وكذا تأخر وصول النفوذ العربى الى سواحل المحيط الهندى الأفريقية والهندية .

شخصية المدخل على المحور العرضى :

ترتبط شخصية المدخل هنا بكون المحور العرضى هو المحور الرئيسى للحركة عبر البحر الأحمر وخليج عدن . فالثابت أن الحركة الطولية فى هذه البحار كانت محدودة نتيجة لقلة المعلومات البحرية ، وضعف وسائل ركوب البحر خاصة فيما يتعلق بمعاكسة الرياح للسفن الشراعية ، إلى جانب ذلك سيادة الاعتقاد باتصال اليابس وانفصال البحر . وقد أدت هذه الظروف مجتمعة إلى زيادة الاهتمام بوسائل النقل والحركة فوق اليابس بدرجة تفوق الاهتمام بالبحر وركوبه ، الأمر الذى أتاح الفرصة للقوى البرية لكى تنشط وتسود .

والانتقال فوق اليابس كان يقتضى بالضرورة اجتياز الفواصل المائية التى تفصل بين كتلة اليابس (المتصل) . ومن الطبيعى إذن أن ينصرف اهتمام الانسان الى المضايق البحرية ، حيث يقل اتساع الحاجز البحرى فيقل معه الجهد والوقت الذى يتطلبه ويستغرقه هذا الاجتياز . وعلى ذلك فقد لعب مضيق باب المندب دورا رئيسا كمعبر بين كتلة اليابس الآسيوى والأفريقى المتقابل . وهنا نلاحظ اهتماما مبكرا بالطرق البرية التى تنتهى الى مضيق باب المندب وتتقاطع معه ، سواء على الجانب الاسيوى أو الجانب الافريقى .

ولعل أهم ما يؤكد هذا الدور الذى لعبه مضيق باب المندب تلك الروابط والصلات القوية ، والموغلة فى القدم ، بين منطقة القرن الافريقى والركن الجنوبى الغربى لشبه الجزيرة العربية ، والتى وصلت الى حد التداخل بين الجانبين . ولم يقتصر هذا التداخل على الجانب البشرى فحسب ، بل شمل أيضا النبات والحيوان يوم أن كان مضيق باب المندب معبرا أرضيا .

والتداخل[1] بين القرن الافريقى والركن العربى تداخل شمل تبادل الغزوات والهجرات واللغات والثقافات والديانات بل إن هذا التداخل شمل أيضا اختلاط الأعراق والأنساب . فساحل تهامه اليمنى يحمل الطابع الأفريقى بوضوح فى عروقه وبشرته . كما أن الجاليات الأفريقية من الصوماليين والأحباش والدناكل تتركز بوضوح أيضا فى موانىء ساحل تهامه اليمنى . وبالمثل نجد أن الدماء العربية قد تسربت الى شرق أفريقيا واختلطت بدماء الصوماليين والأحباش والسودانيين . ولعل من أشهر القبائل التى ينتمى مؤسسوها الى أصل عربى قبيلتى الدارود وإسحاق .[2]

والتاريخ يذكر أن الركن الجنوبى الغربى من شبه الجزيرة العربية قد شهد قيام ممالك عظيمة ، امتدت منذ القرن الثالث عشر ق.م إلى القرن السادس الميلادى ، ومن أهمها وأشهرها ممالك سبأ وحمير[3] . وقد أقامت هذه الممالك علاقات تجارية وثيقة مع الساحل الافريقى ، خاصة أثناء قيام مملكة سبأ حيث بلغ نفوذ عرب شبه الجزيرة الذروة فى منطقة المدخل الجنوبى للبحر الأحمر ، بما فى ذلك منطقة القرن الافريقى .

والتاريخ يذكر أيضا أنه خلال الفترة ما بين عامى ١١٥ ق.م – ٣٠٠ م . قامت بعض العناصر العربية من اليمن وحضرموت بالهجرة إلى الحبشة* وشكلت فيما

---

(١) زاهر رياض . دولة حبشية فى اليمن . – الجمعية المصرية للدراسات التاريخية المجلة التاريخية المصرية ، المجلد الثامن ، ١٩٥٩ صص ١٠١ –١٠٣ .

Fisher, W. The Middle East. A Physical, Social and Regional Geogra-phy.- London: Methuen & Co. Ltd., 1966, p. 434.

(2) Lewis J. The Modern History Of Somaliland.- From Nation to State.- N.Y. : Fredric A. Preager, 1965. p. 22.

(٣) سعد حامد . العلاقات التاريخية بين جزيرة العرب الساحل الشرق الافريقى .– محاضرات العام الدراسى ١٩٧٧ –٧٨ .– القاهرة : معهد البحوث والدراسات العربية .

* تنسب أحدى الأسر الحاكمة فى الحبشة الى النبى سليمان والملكة بلقيس ، وهى الأسرة المعروفة بالأسرة السليمانية .

يمكن مراجعة : عبد الملك عودة . أثيوبيا من الامبراطورية الى الجمهورية الفيدراليه – السياسة الدولية . – العدد ٤٣ يناير ١٩٧٦ ، ص ص : ٨٤ – ١٠٣ .

بينها نواة مملكة اكسوم . وفى القرن الرابع الميلادى تمكنت مملكة أكسوم الحبشية من غزو مملكة حمير وبعض أجزاء منطقة حضر موت . والجدير بالذكر أن ملوك الحبشة فى تلك الفترة كانوا يخلعون على أنفسهم لقب (ملك اكسوم وحمير وتهامه وحضرموت والحبشة)[1] . وقد تعددت بعد ذلك محاولات الغزو الحبشى للركن العربى لاسباب متعددة ، ما بين اقتصادية وسياسية ودينية . ولعل من أشهر هذه الغزوات الحبشية، تلك التى وصلت اِلى مكة شمالا والتى عرفت فى التاريخ بحملة الفيل أو أصحاب الفيل . كما يذكر التاريخ الاسلامى تلك الهجرة التى خرجت فى فجر الإسلام من شبه الجزيرة العربية الى الحبشة فرارا من جانب المسلمين بدينهم . ولا شك أن هذه الهجرة تؤكد حقيقة الارتباط الوثيق بين الساحلين الأسيوى والافريقى فى منطقة المدخل الجنوبى للبحر الأحمر .

شخصية المدخل على المحور الطولى :

وترتبط شخصية المدخل هنا بوجود حاجز من اليابس ، يفصل بين مياه البحر الأحمر والبحر المتوسط . ووجود هذا الحاجز أدى الى الحد من استمرار الحركة على المحور الطولى عبر البحر الأحمر ، حيث تنتهى الحركة عند اليابس المصرى . ويضاف الى ذلك تلك الحقيقة القائلة بأن البحر الأحمر لم يكن قبل عصر البخار شريانا رئيسيا للنقل البحرى[2]، فقد كان قليل النفع للسفن الشراعية التى تعتمد على قوة الرياح ، فلا تستطيع مناهضة الرياح المعاكسة أو مناطحة الأمواج المضادة . يضاف الى ذلك تلك الصعاب المتعلقة بانتشار الشعاب المرجانية ، وافتقار السواحل للمراسى والخلجان . كل هذ الصعاب أدت الى أن تصبح الرحلة على المحور الطولى تتسم بالصعوبة والخطورة .

وبصفة عامة ، فإن منطقة المدخل خلال هذه المرحلة كانت تستمد شخصيتها على المحور الطولى من موقعها الوسط بين البحر الأحمر من ناحية وبقية

---

(١) سعد حامد : المصدر السابق .

(٢) محمد صفى الدين . افريقيا بين الدول الأوربية . — القاهرة - مكتبة مصر ، ١٩٥٩م ص٨ .

أنحاء البحار الشرقية من ناحية أخرى . ونفس هذا الموقع المتوسط أتاح لمنطقة المدخل التمركز الجيد والوسيط بين مواضع نهرية غنيه ، هذه المواضع تتمثل فى وادى النيل من ناحية ، ودجلة والفرات والسند من ناحية أخرى .

ولعل المصريين القدماء كانوا أكثر من استخدم البحر الأحمر على المحور الطولى فقد كانت لهم صلات تجارية مع بلاد (بونت) . وبلاد (بونت) فى رأى كثير من الباحثين تشمل المناطق الأفريقية والآسيوية المحيطة بباب المندب[1] ، بما فى ذلك خليج عدن . فلقد شعر المصريون القدماء بحاجتهم الى بلاد بونت ، ليس فقد للحصول على منتجات هذه البلاد من البخور والعطور والأخشاب اللازمة للمعابد[2] ، ولكن أيضا للحصول على منتجات البلاد البعيدة التى تتجمع فى المراكز التجارية المتمركزة فى منطقة المدخل . ولا توجد دلائل تشير الى أن المصريين القدماء قد عبروا المحيط الهندى بسفنهم ذات الشراع المفرد والمجاديف المساعدة ، ولكن من المؤكد انهم وصلوا الى بلاد بونت وموانيها الوسيطة .

ولقد سار التجار المصريون على نهج خاص فى الإبحار إلى بلاد بونت[3] ، هذا النهج يقوم على أساس الاستفادة من المعلومات المتاحه فى ذلك الوقت عن الرياح الموسمية . ففى شهر يوليو كانوا يغادرون موانيهم على البحر الأحمر الى أن يصلوا الى باب المندب ، ثم تدفعهم الرياح والتيارات الغربية فى اتجاه الطريق الرئيسى للرياح الموسمية . أما رحلة العودة من بلاد بونت ، فكانت تبدأ عادة فى شهر أكتوبر ، وذلك مع بدء الرياح الشمالية الشرقية ، التى تصاحبها رياح جنوبية – شرقية فى القطاع الأوسط من البحر الأحمر نظرا لوجود منطقة الضغط المنخفض السودانى ، الذى يقوم بجذب الرياح الشمالية مما يجعل الملاحة بالشراع

---

(١) نقولا زيادة . تطور الطرق البحرية والتجارة بين البحر الأحمر والخليج العربى والمحيط الهندى .– مجلة دراسات الخليج .– العدد الرابع ١٩٦٨م صص

(٢) جلال يحيى . البحر الأحمر والاستعمار .– القاهرة : المؤسسة العامة للطباعة والنشر ١٩٦٢ ، ص ٣ .

(٣) محمود ربيع . المصدر السابق ، صص : ١٤ –١٥ .

فى اتجاه الشمال صعبة للغاية . ولذلك عمد المصريون القدماء إلى إنشاء موانيهم شمال البحر الأحمر وخليج السويس فيما بين خطى عرض ٢٠ - ٢٥° شمالا . وكانت أهم هذه الموانىء جميعا برنيس والقصير .

وتشير المصادر التاريخية إلى أن صلات مصر التجارية قد تقلصت بعد عام ٢٠٠٠ ق .م ولمدة تقرب من خمسة قرون . ثم عادت لنشاطها أيام الاسرة الثامنة عشرة (١٥٨٠ - ١٣٢٢ ق . م) . وكان من أهم البعثات التجارية المصرية وأشهرها تلك البعثة التى أرسلتها الملكة حتشبسوت إلى بلاد بونت ، والتى يرجح أنها وصلت الى جزيرة سوقطرة .[١]

ويتضح مما تقدم ، أن منطقة المدخل الجنوبى للبحر الأحمر خلال هذه المرحلة كانت تستمد شخصيتها من كونها منطقة يتقاطع فيها المحور العرضى - الأكثر أهمية ونضوجا - والمحور الطولى الأقل أهمية ووضوحا . ولذا نلاحظ أن منطقة المدخل قد حظيت خلال هذه المرحلة بتركز أكبر عدد من المراكز التجارية الهامة على امتداد سواحل البحر الشرقية . وفيما يلى عرض لأهم المراكز التجارية فى منطقة المدخل[٢] : -

١ - على الجانب الافريقى :

(ا)ادولـــــيس (عدولى)

موقعها بالقرب من ميناء مصوع الحالى ، وكانت مركزا تجاريا هاما للغلال والنسيج والمعادن والأحجار الثمينة .

(ب) فالتيس : والمرجح أنها زيلع الحالية ، واشتهرت بتجارة القرفة والرقيق .

(جـ) مالاو : والمرجح أنها بربرة الحالية ، وكانت تشتهر بتجارة القرفة والرقيق .

٢ - على الجانب الآسيوى :

(ا) موزا وهى ميناء مخا الحالى وكان هذا الميناء يعتبر من أهم الموانىء فى

---

(١) نقولا زيادة . المصدر السابق .

(٢) نفس المصدر .

جنوب البحر الأحمر بالرغم مع أنه لم يكن ميناء جيدا . وقد اشتهر على وجه الخصوص بتجارة الرماح .

(ب) بوديمون : وهو ميناء عدن الحالى . وكان يعد أهم الموانىء على الساحل الجنوبى لشبه الجزيرة العربية ، نظرا لما يتمتع به من موضع ممتاز ، يوفر الحماية للسفن الراسية من قوة دفع الرياح . كما كان مركزا هاما لتبادل السلع والبضائع القادمة من مصر والهند ، خاصة قبل اكتشاف الرياح الموسمية ، وقيام خطوط ملاحة مباشرة بين الهند ومصر.

(جـ)ديوسقوريا : وهى جزيرة سوقطرة الحالية ، وكانت مركزا لتجارة الذبل (جلد التمساح) ، حيث كانت تغطيها المستنقعات والمجارى النهرية التى تعج بالتماسيح .

المرحلة الثانية : البحر برية :

وهى المرحلة التى تطور خلالها استخدام اليابس المصرى ، الذى يغلق البحر الأحمر من ناحية الشمال . فبعد أن كان برزخ السويس « عقبة » تنتهى عند أقدامها حركة النقل البحرى ، تحول هذا الحاجز الى « عتبة » وموطىء قدم للوثوب الى البحر المتوسط ، الذى بدأ يزخر بالحركة البشرية ، خاصة وأن البحر المتوسط له من المزايا ما جعله يتفوق على كل البحار من ناحية صلاحيته للحركة البشرية . فالبحر المتوسط له شواطىء خصبة لا تنقصها الموانىء الطبيعية الجيدة وتتصف بوجود الرؤوس الارضية البارزة والسواحل كثيرة التعاريج. فضلا عن انتشار الجزر والشطوط الغارقة ، الأمر الذى يجعل البر دائما لا يغيب كثيرا عن نظر الملاح القديم ، كما أن المأوى دائما قريب إن جد الخطر.

ويمكن القول بأن استخدام اليابس المصرى كهمزة وصل برية بين طريق البحر الأحمر ، وطريق البحر المتوسط بدأ يظهر بوضوح منذ أن فتح الإسكندر مصر . فقد اهتم البطالمة بتوسيع مجال اتصالاتهم التجارية مستغلين فى ذلك موقع مصر المتميز فى نهاية طريق البحر الأحمر وبداية طريق البجر المتوسط ، فتحول



قوى الجذب الغربية
العرب
قوى الجذب الشرقية
طريق بحري - بري (السويس)
طريق بحري (رأس الرجاء)
المراحل الجغرافية التاريخية للمدخل الجنوبي للبحر الأحمر
ثانيا ، المرحلة العربيه

دور اليابس المصرى من مجرد المستورد المستهلك الى دور الوسيط الجغرافى التجارى بين البحار الشرقية والغربية ، الذى يقوم بالاستيراد والتصدير . وعلى ذلك يمكن القول بأن شخصية المدخل الجنوبى للبحر الأحمر خلال هذه المرحلة أكثر وضوحا على المحور الطولى منها على المحور العرضى .

وكان طبيعيا أن يسعى البطالمة بعد فتح مصر الى المتعرف على البحار الشرقية والسيطرة على طرقها التجارية ، ومحاولة تركيز طرق التجارة الوافدة من افريقيا وبلاد العرب والهند فى البحر الأحمر ومصر ، حتى أننا نجد أن صادرات مصر الى الشمال قد اشتملت فى عصر البطالمة على منتجات الصين والهند وبلاد العرب وشرق أفريقيا . كما اشتملت واردات مصر من الأقاليم الشمالية على المعادن والأصباغ والنبيذ لحساب الأقاليم الجنوبية والشرقية .[1]

وازدهار الحركة على المحور الطولى للبحر الأحمر أدى بالضرورة إلى ازدهار الموانىء الواقعة فى منطقة المدخل الجنوبى للبحر الأحمر ، وهى تلك الموانىء التى أصبحت همزة وصل بين الوسيط التجارى فى مصر ، والمصدر أو المستورد القابع على شواطىء البحار الشرقية . ولذلك فقد حرص البطالمة على العناية بإقامة الموانىء الجنوبية المتقدمة على الساحل الغربى للبحر الأحمر مثل ميناء عدولى ، حيث لا تزال خرائبه موجودة حتى الآن بالقرب من مصوع .[2] ولقد ساعد وجود هذه الموانىء على تشجيع البحارة المصريين على محاولة الخروج من باب المندب قليلا إلى الساحل الصومالى وحتى رأس جرد افوى وسو قطرة وكوريا موريا خاصة للحصول على الأفيال من أفريقيا بدلا من الهند ، مما يقلل من تكاليف نقلها ، حيث كانت الحاجة ملحة لهذه الأفيال ، التى كانت تستخدم فى المعارك القديمة كاستخدام الدبابة والعربة المدرعة فى الحرب الحديثة .

كما اهتم البطالمة بالطرق التى تربط بين محطات البحر الأحمر وموانيه ، وبعض المدن القائمة فى وادى النيل . وكانت هذه الطرق تنتهى عادة عند ثنية قنا

(١) جلال يحيى . المصدر السابق ، ص : ٩ .

(٢) نقولا زيادة . المصدر السابق .

وأحيانا أخرى فى شرق الدلتا . كما واصل البطالمة محاولات شق قناة تصل بين النيل والبحر الأحمر اقتناعا منهم بأن الماء أصلح من اليابس كطريق لانتقال الإنسان والبضائع من مكان لآخر .

وقد واصل الرومان الاهتمام بطريق البحر الأحمر وعملوا على استمرار تركيز طرق التجارة فى البحر الأحمر واستمرار دور اليابس المصرى كوسيط جغرافى تجارى . وقد ساعد على هذه الاستمرارية ازدهار التجارة فى عصر الامبراطورية الرومانية الذى تميز بالسلم مما هيأ الناس للعناية بمباهج الحياة من ملبس ومأكل وزينة . ولذلك يمكن القول بأن العصر الرومانى تميز بزيادة الاتصالات بين البحار الشرقية والبحار الغربية .

وإدراك الرومان لأهمية طريق البحر الأحمر ، أدى إلى قيامهم بتوجيه عدة حملات عسكرية للسيطرة على منطقة المدخل الجنوبى للبحر الأحمر ، على اعتبار أن هذه المنطقة يمكن أن تنتهى عندها طرق التجارة البحرية وتتحول إلى طرق التجارة البرية التى تسيطر عليها الدولة الفارسية المنافسة ، مما يهدد دور اليابس المصرى . ولذا فإن القائد العام فى مصر (غالوس) قام بتوجيه حملة لاحتلال بلاد اليمن ، كما خرجت حملة أخرى فى عهد الامبراطور اغسطوس لتدمير عدن (يوديمون) ، التى تظهر أهميتها كميناء توصيل بالدرجة الأولى على المحور العرضى بينما أهميتها كميناء تموين تظهر فى المقام الأول على المحور الطولى .

وقد تطور النقل البحرى بصورة ملحوظة على المحور الطولى للبحر الأحمر بعد اكتشاف (هيبالوس) للرياح الموسمية ، وذلك فى العقد السابع من القرن الأول الميلادى . فلقد كانت السفن تغادر أحد الموانىء المصرية فى شهر يوليو وتصل الى منطقة المدخل فى أوائل أغسطس فتدفع بها الرياح الى ساحل ملبار الهندى ، فتصل اليه فى أوائل سبتمبر[1] .

وبعد الفتح العربى لمصر ، ازدهر طريق البحر الأحمر بعد أن سيطر العرب تماما على البحار الشرقية ، فأصبحت التجارة العربية بلا منافسة فى الخليج العربى

(١) نفس المصدر .

وبحر العرب والبحر الأحمر ، ودانت للعرب السيطرة على مفاتيح الطرق بين الشرق والغرب ، حتى أن سيلان التى لم تخضع قط للحكم العربى أصبحت منذ القرن الثامن مركزا للتجارة العربية . بل يكاد يكون من المؤكد أن التجار العرب قد وصلوا إلى الصين (١) فى أقصى الشرق . ولا شك أن انفراد العرب بالبحار الشرقية ، إنما يرجع إلى سيطرة العرب على ذلك الحاجز البرى الذى يفصل بين البحار الشرقية والغربية .

وازدهار التجارة العربية قابله ازدهار مماثل فى البحر المتوسط ، حيث نشأت مدن وموانىء تجارية ، تستقبل بضائع الشرق الثمينة ، وتقوم بتوزيعها على بقية أنحاء أوروبا كجنوة والبندقية .

وقد ظل العرب عدة قرون يسيطرون على أكبر منطقة تجارية فى العالم القديم ، وظل هذا التحكم قائما حتى بعد تمزق القوة الإسلامية وانقسام الخلافة . ولم تبدأ هذه السيادة فى التزعزع إلا بعد أن اثبتت الاعمال الكشفية ، فى نهاية القرن الخامس عشر أن هناك طريقا بحريا مباشرا إلى الهند دون المرور بالمنطقة التى يسيطر عليها العرب المسلمون . ولذا فإن البعض ينظر إلى هذه الأعمال الكشفية البرتغالية على أنها جزء من الحروب الصليبية ضد المسلمين ، حيث جاءت هذه الأعمال الكشفية فور نجاح البرتغاليين فى تخليص بلادهم من حكم المسلمين . ومن هنا فقد كان طبيعيا أن يستمر البرتغاليون فى حروبهم الصليبية ، حتى وصل الأمر إلى شن هجمات انتقاميه على السفن العربية الإسلامية (٢) .

وبهذا الكشف الجغرافى ثبتت حقيقة اتصال البحار وانفصال اليابس

(١) جيمس فير جريف . المصدر السابق ، ص : ١١٣

• احتلت التوابل أهمية خاصة بالنسبة للتجارة بين الشرق والغرب . ويرجع ذلك الى تميز هذه السلعة بالوزن الخفيف والحجم القليل والثمن المرتفع . ويرجع تزايد طلب الغرب لهذه السلعة الى أهمية التوابل بالنسبة للحم المقدد الذى كان يختزنه الأهالى للشتاء حين تصبح الأرض عاجزة عن الانتاج فاضافة بعض البهارات الى هذا اللحم يزيد من شهية الانسان ونشاطه الذى يبعثه الطعام .

(2) Marston, T. Britain's Imperial Role in the Red Sea Area, 1800-1878, - U.S.A. : The Shoe String Press, Inc. Hamden, Connecticut 19, pp. 18-19

فتراجعت الملاحة الساحلية إلى المرتبة الثانية بعد الملاحة المحيطية . كما احتلت السيادة على المحيطات المكانة التى كانت للسيادة على البحار من حيث القوة السياسية .

وبهذه الكشوف أصبح هناك طريق بحرى مباشر يربط بين الشرق والغرب . واستطاع هذا الطريق المحيطى المكشوف أن يستحوذ على التجارة التى كانت تمر عبر الطريق البرمائى القديم فيما يشبه الاسر الملاحى Naval Capture ، حيث قام هذا الطريق المحيطى القوى ، بأسر الطريق البرمائى الضعيف ، فتحول البحر الأحمر إلى طريق ضامر Misfit Sea-Lane تقتصر أهميته على التجارة الساحلية . وكان نتيجة لهذا التحول أن انقطعت عن البحر الأحمر – أو كادت – الحركة البشرية وتيارات الحضارة الإنسانية ، فتدهورت بذلك قيمة وأهمية الموانىء والدول القائمة فى منطقة المدخل الجنوبى للبحر الأحمر بصفة خاصة ، وحوض البحر الأحمر بصفة عامة . وقد انتقلت هذه المزايا مجتمعة إلى موانىء دول المحيط الأطلنطى : التى ظلت طوال المرحلة السابقة على هامش العالم القديم . ونفس المصير واجهته موانىء ودول البحر المتوسط ، خاصة تلك الواقعة فى الحوض الشرقى منه . على اعتبار أنها تقع على جزء من هذا الطريق الضامر .

ويمكن النظر إلى منطقة المدخل الجنوبى بعد ظهور البرتغاليين فى البحار الشرقية على أنها منطقة « شد حبل » Tug of War ، تتجاذب أطرافه القوى المتمركزة فى بداية الطريق البحرى الداخلى ، وفى نهايته ، ويمكن أن تعين الهند ومصر بداية هذا الطريق ونهايته : فمن ناحية الشرق ، تتمثل قوة الجذب فى البرتغاليين ومن بعدهم الهولنديون والفرنسيون والإنجليز . أما من ناحية الغرب ، فتتمثل فى القوة المسيطرة على مصر ممثلة فى كل من المماليك والعثمانيين .

ويمثل البرتغاليون قوى الجذب الشرقية خير تمثيل . فقد تعددت محاولاتهم للنفاذ إلى داخل البحر الأحمر لإحكام السيطرة على مصادر التجارة وكل المراكز البحرية الهامة ، ضمانا لتأمين تجارة الشرق التى أصبحوا يسيطرون عليها ، وأيضا

لتأمين طريق البرتغال الجديد الذى يدور حول رأس الرجاء . كما يمكن أن يضاف الى ذلك ، اهتمام البرتغاليين بالوصول إلى الأماكن الإسلامية المقدسة فى حوض البحر الأحمر ، وذلك كجزء من الحرب الصليبية التى كانت تدمغ منذ البداية نشاطهم فى البحار الشرقية . وعلى ذلك ، فقد اهتم البرتغاليون بالسيطرة على المدخل الجنوبى للبحر لضمان غلقه أمام أية قوة عربية إسلامية تحاول الخروج من البحر الأحمر إلى المحيط الهندى وتهديد النفوذ البرتغالى فيه ، وأيضا لاتخاذ هذه المنطقة الاستراتيجية كموطىء قدم للوثوب على الأهداف الحيوية داخل حوض البحر الأحمر . وتشير المصادر التاريخية[١] فى ذلك المجال الى أن البرتغاليين قد تمكنوا فى عهد الفونسودا البوكيرك Albuaueraue (نائب ملك البرتغال فى الهند) من السيطرة على باب المندب وكذلك على بقية المداخل البحرية المؤدية الى المحيط الهندى ، وهى هرمز وملقا . وفى عهد البوكيرك أيضا ، تمكن البرتغاليون عام ١٥٠٧ م من السيطرة على جزيرة سوقطره التى تتوسط المسافة بين هرمز وباب المندب[٢] كما تعددت محاولات البرتغاليين للسيطرة على عدن – التى كان يحكمها الطاهريون – للاستفادة من موقعها الممتاز ، المتحكم فى مضيق باب المندب ، فظلاعن كونها أكبر مستودع تجارى فى جنوب البحر الأحمر ، وأفضل موانىء التموين .

وقد اهتم البرتغاليون بالسيطرة على جزيرة قمران فى جنوب البحر الأحمر ، وذلك لاتخاذها قاعدة للوثوب على موانئ الحجاز واليمن وقد سيطروا عليها بالفعل فى ابريل عام ١٥١٣م . ولم يتركوها إلا بعد ردم آبارها ، حتى لا تنتفع بالجزيرة أية قوة معادية[٣]

ومحاولة وصول البرتغاليين للأماكن الاسلامية المقدسة فى البحر الأحمر وغلق

---

(١) فاروق عثمان ، عدن والسياسة البريطانية فى البحر الأحمر ١٨٣٩ – ١٩١٨م – القاهرة الهيئة المصرية العامة للكتاب ، ١٩٧٦م ، ص ٤٠ .

(٢) صلاح العقاد . التيارات السياسية فى الخليج العربى .– القاهرة : الانجلو المصرية ١٩٦٥م ص : ١٤ .

(٣) السيد مصطفى . تكوين اليمن الحديث .– اليمن والامام يحيى (١٩٠٤ – ١٩٤٨)م .– القاهرة : معهد البحوث والدراسات العربية ، ١٩٦٣م ، صص : ٧٢ ، ٧٣ .

باب المندب أمام أية قوة عربيه إسلامية ، دفع البرتغاليين الى توثيق العلاقات مع دولة الحبشة المسيحية ، والاستفادة من موقعها الحاكم فى منطقة المدخل الجنوبى للبحر الأحمر . وقد تم إنزال أول بعثة دبلوماسية برتغالية إلى سواحل الحبشة عام ١٥٢٠ م . كما حصل البرتغاليون عام ١٥٢٣ على صلاحيات باستخدام ميناء مصوع كقاعدة بحرية لهم .[١]

وكان من الطبيعى أن تقوم الدولة المملوكية بالتصدى لمحاولات الغزو البرتغالى للبحر الأحمر ، باعتبارها أهم قوة فى حوض هذا البحر . ولذا فقد اهتم المماليك بتحصين ميناء جدة وزيلع وسواكن والتطلع الى إقامة قواعد بحرية على ساحل اليمن ، بهدف إغلاق البحر الأحمر فى وجه الملاحة البرتغالية . ولأجل ذلك ، قام المماليك بإنزال قوات فى جزيرة قمران وتحصينها . كما أن استراتيجية المماليك كانت تقوم على اتخاذ عدن قاعدة للانطلاق فى المحيط الهندى ومواجهة المصالح البرتغالية هناك ، واتخاذها كخط دفاع أول أمام أى محاولات برتغالية للتوغل داخل البحر الأحمر .

وعلى الرغم من تعدد محاولات السيطرة من جانب المماليك والبرتغاليين على عدن ، إلا أن كل هذه المحاولات قد باءت بالفشل ، واحتفظت عدن ، بمقاومتها الصلبة ، باستقلالها ، بالرغم من فقدها الكثير من مقوماتها الاقتصادية نتيجة لتحول طريق التجارة من ناحية ، وافتقادها لمساندة الظهير السياسى المنهار ، خاصة بعد سقوط الدولة الطاهرية .

وبعد أن ورث العثمانيون حكم الدولة المملوكية فى مصر والبحر الأحمر ١٥١٧ م . بدأوا يعملون بنفس المخطط الذى اتبعه المماليك فى مقاومتهم للبرتغاليين ولذلك اتجهت مخططاتهم مباشرة إلى بلاد اليمن بحكم موقعها الحاكم فى جنوب البحر الأحمر ، وبحكم اشرافها المباشر على مضيق باب المندب . ولم ينقض النصف الأول من القرن السادس عشر حتى كان العثمانيون قد طردوا

---

(1) Marston, T. op. cit., p.23.

البرتغاليين من البحر الأحمر واستولوا على الموانىء الهامة على شاطئه الأفريقى والآسيوى ، بما فى ذلك منطقة المدخل الجنوبى للبحر الأحمر ، فقد فرضوا سيطرتهم على مصوع وعصب وزيلع وبربرة على الساحل الافريقى ، والمخا وعدن على الجانب الآسيوى . كما اهتم العثمانيون بتحصين جزر المدخل ، خاصة جزيرة قمران التى تقع على مقربة من ميناء جدة .

وقد سارعت الدول الأوربية بشغل الفراغ الذى تركه البرتغاليون بعد تدهور موقفهم فى البحار الشرقية ، ولذا نزلت الواحدة تلو الأخرى فى محاولة السيطرة على التجارة فى البحار الشرقية . وكان طبيعيا أن تقتصر هذه المحاولات على الدول الأطلنطية التى أصبحت فى قلب العالم ، مشرفة على أكبر الطرق التجارية فى العالم[1] . ولذا نزلت هولندة وفرنسا وانجلترا ، وشكل التنافس بينها جزءا هاما من تاريخ منطقة المدخل الجنوبى للبحر الأحمر ، خاصة وأن سياسة الدولة العثمانية كانت قائمة على عدم السماح للسفن التجارية بالملاحة فى البحر الأحمر الى الشمال ، من مخا ، حتى تضمن عدم تدخلهم فى شئون الامبراطورية ، وعدم تعرض الأماكن المقدسة الإسلامية للخطر . علاوة على ذلك ، فإن الدولة العثمانية كانت تخشى أن يؤدى فتح البحر الأحمر للملاحة الأجنبية إلى انتعاش مصر اقتصاديا مما يزيد من قوة المماليك المناوئين للدولة .

ولا شك ان دور هولنده فى البحار الشرقية كان محدودا بحكم ضآلة حجم وامكانيات القاعدة الأرضية التى انطلقت منها[2]، ومثلها فى ذلك كمثل البرتغال . وقد انحصر نشاط الهولنديين فى تنشيط حركة التبادل التجارى مع سواحل البحر الأحمر ، عن طريق إنشاء الوكالات التجارية فى الموانىء الهامة ، خاصة تلك الواقعة على الساحل اليمنى ، حيث تجارة البن .

وحين بدأ يأفل نجم الهولنديين فى البحار الشرقية ، كانت كل من فرنسا وبريطانيا قد بدأتا فى تدعيم نشاطها التجارى ومصالحها الاقتصادية فى المنطقة

(1) Whittlesey, D. op. cit., p. 59.

(٢) جمال حمدان . استراتيجية الاستعمار والتحرير .- القاهرة ، دار الهلال ، ١٩٦٨م ، ص ٨.

بوجه عام ، وفى شبه القارة الهندية بوجه خاص . وقد شمل هذا النشاط محاولة تأمين الطرق المؤدية إلى المحيط الهندى والتى من أهمها طريق البحر الأحمر ، وزاد اهتمام الدولتين بهذا الطريق بصورة واضحة بعد استخدام السفن الشراعية المعتمدة على قوة دفع الرياح . ولذلك لم يكن فى استطاعة السفن الشراعية الإبحار من الهند إلى السويس إلا فى فترة الرياح الجنوبية الغربية ، التى تمتد من يونيه إلى سبتمبر . أما الإبحار من السويس إلى الهند فكان يقتصر على فترة الرياح الشمالية الشرقية ، التى تمتد من ديسمبر الى فبراير [1] حتى لا تضطر إلى السير فى اتجاه الرياح . ومن هنا اهتمت الدولتان بمحاولة إحياء الطريق القديم ، فقد حاولت فرنسا إحياء هذ الطريق بالحصول على امتياز يقضى بتخفيض الرسوم الجمركية على بضائعها المارة بمصر [2] وتطور اهتمامها بهذا الطريق بالعمل على شق قناة عبر برزخ السويس تصل بين البحرين الأحمر والمتوسط . والى جانب اهتمام فرنسا بالحاجز الذى يحول بين اتصال البحرين شمالا ، كان لفرنسا أيضا اهتمام مماثل بالمدخل الجنوبى للبحر الأحمر عن طريق البعثات التجارية ، التى كانت تقوم بعقد اتفاقيات مع حكام بعض المراكز التجارية كعدن ومخا [3] . كما قامت فرنسا عام ١٨٥٩ م بشراء منطقة تقع على خليج تاجوره من سلطان العفر [4] ، وانشأت بها عام ١٨٦٢ م ميناء أوبوك .

. أما بريطانيا ، فقد توسعت فى استخدام طريق البحر الأحمر لنقل البريد والمسافرين بين الهند وانجلترا ، باعتباره أقصر من طريق رأس الرجاء الدائرى الذى كانت تسيطرعليه . ولهذا اتجهت بريطانيا إلى توثيق علاقاتها بمصر التى يمر خلالها الطريق البرى . كما بدأت انجلترا فى البحث عن مراكز ومحطات لتموين

---

(1) Red Sea and Gulf Of Aden Pilot, No. 157, 1921, p. 43.

(٢) عبد العظيم رمضان . حركة المد والجزر التاريخية بين طريقى السويس ورأس الرجاء ، السياسة الدولية ، العدد ٥٤ ، ١٩٧٨م ، صص ٦٨ -٨٠ .

(٣) فاروق عثمان . المصدر السابق ، صص : ٧٠ -٧١ .

(٤) نبيه الاصفهانى . الجذور التاريخية . - الاوجادين فى الاستراتيجية الدولية العدد ٥٤ ، ١٩٧٨م ، صص : ٥٤ -٦٤ .

سفنها بالفحم عبر البحر الأحمر ، ولذا انصب اهتمام البريطانيين على منطقة المدخل الجنوبي للبحر الأحمر باعتبارها تمثل موقعا متوسطا بين الهند ومصر . وقد اتجه البريطانيون فى البداية إلى كل من ميناء المخا والمكلا ، حيث كانت تقتضى الضرورة وجود محطات متتالية وعلى مسافات متقاربة لحاجة السفن للتموين المتكرر . ونظرا لأن ميناء المكلا بعيد نسبيا عن الطريق البحرى المباشر ، فان ذلك كان سببا فى قيام بريطانيا باحتلال جزيرة سوقطرة لاتخاذها محطة للتموين ، ولكن البريطانيين اضطروا إلى الجلاء عن الجزيرة عام ١٥٣٥ نتيجة لصعوبة الحياة عليها [1]

وإخفاق بريطانيا فى جزيرة سوقطره جعلها تتجه الى عدن ، نظرا لموقعها فى منتصف الطريق بين بومباى والسويس ، فضلا عن قيام مينائها على خليج بحرى فسيح ، يسمح برسو السفن الضخمة ودخولها إليه ليلا أو نهارا . علاوة على ذلك فإن مناطق زراعة البن اليمنى أقرب إلى عدن منها إلى ميناء مخا ، الأمر الذى يتيح لبريطانيا التحكم فى تجارة البن اليمنى . ولكل هذه المميزات مجتمعة اتجهت بريطانيا إلى الاستيلاء على عدن بالقوة – بعد أن فشلت طرق الضغط السياسى – فى التاسع عشر من يناير ١٨٣٩ م .

واختيار بريطانيا لعدن واحتلالها فى ذلك الوقت لم يكن فقط بفضل مميزاتها البحرية ، ولكن كانت هناك ظروف طارئة فى المنطقة اقتضت ضرورة هذا الاحتلال . ولعل أهم هذه الظروف هى تلك المتعلقة بنشاط محمد على فى شبه الجزيرة العربية ومحاولته فرض سيطرته الكاملة على شبه الجزيرة . بما فى ذلك عدن ومينائها الحيوى ، الأمر الذى يتيح لمحمد على فرصة التحكم فى باب المندب وتهديد الطريق السريع الذى يربط بريطانيا بممتلكاتها فى الهند .

وقد نجحت بريطانا فى أغسطس ١٨٤٠ م فى شراء جزر موسى الواقعة فى مدخل خليج تاجوره [2] ، وقد أقدمت بريطانيا على ذلك بعد تزايد النشاط

(١) فاروق عثمان . المصدر السابق ، ص : ١٤٣ .

(٢) شوقى عطا الله . الوثائق التاريخية لسياسة مصر فى البحر الأحمر (١٨٦٣ – ١٨٧٩ م) . – القاهرة : الجمعية المصرية للدراسات التاريخية ، ١٩٥٩ م .صص : ٤٢ – ٤٣ .

الفرنسى على الساحل الغربى للبحر الأحمر ومحاولة فرنسا الاستيلاء على خليج غبة الخراب [1]

وبعد احتلال بريطانيا لعدن واستقرارها هناك قامت بالسيطرة على جزيرة (بريم) فى ٢٦ يناير ١٨٥٧ م ، وذلك لتامين خطوط مواصلاتها فى البحر الأحمر ، بعد أن أصبح مشروع شق قناة السويس فى سبيله للتنفيذ . كما قامت بريطانيا عام ١٨٥٩ م . بالاستيلاء على جزيرة قمران بهدف تأمين طريق الاقتراب الشمالى لمضيق باب المندب .

وحين حاولت إحدى الشركات الفرنسية عام ١٨٥٩ م شراء جزيرة سوقطره من الباب العالى ، تنبه البريطانيون إلى ضرورة ابعاد النفوذ الفرنسى عن هذه الجزيرة الهامة التى يمكن من خلالها التحكم فى الطريق البحرى الداخلى – عبر البحر الأحمر – والدائرى عبر رأس الرجاء[2] .

المرحله الثالثة : البحرية :

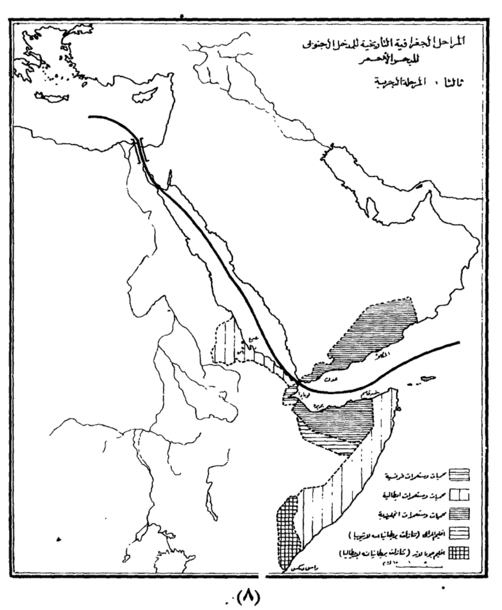
وتأتى هذه المرحلة فى أعقاب شق قناة عبر برزخ السويس وفتحها للملاحه الدولية فى نوفمبر ١٨٦٩ م . وبشق هذه القناة انقطع الاتصال بين اليابس الآسيوى والافريقى وتحقق الاتصال بين البحرين الاحمر والمتوسط ، حيث شكلا معا مجرى مائيا واحدا ، وطريقا بحريا من الدرجة الأولى .

وبهذا الاتصال المائى البحت ، أعيد مرة أخرى توجيه Reorientation خطوط المواصلات البحرية إلى البحر الأحمر ، الذى أصبح أكثر قوة وأهمية ، مما كان عليه كطريق داخلى أو كطريق برمائى ، واستطاع بذلك أن يتخلص من أسر الطريق المحيطى ، بعد أن أصبح أقصر

(1) Marston, T. op. cit., p. 55.

* جرت محاولة سابقة من جانب برتطانيا لاحتلال بريم ، وكان ذلك فى مايو ١٧٩٩ م على أثر الحملة الفرنسية على مصر . غير أن بريطانيا تركت الجزيرة فى نفس العام بعد أن أتضح أفتقارها لمصادر المياة العذبة فضلا عن عدم تمكن القوة المرابطة فيها من السيطرة على الساحل الأفريقى المواجه ، والذى يبعد كثيرا عن مرمى المدفعية فى ذلك الوقت .

(2) George, H. A Historical Geography of the British Empire. - London: Methuen and Co. Ltd., 1924. p. 124.


المراحل الجغرافية التاريخية للمدخل الجنوبى للبحر الأحمر
ثالثا ، المرحلة البحرية
محميات ومستعمرات فرنسية
محميات ومستعمرات ايطالية
محميات ومستعمرات انجليزية
اقليم الهود (تنازلت بريطانيا عنه لاثيوبيا)

(٨)

وأسرع طريق بحرى بين الشرق والغرب . فقد اختصر الطريق الجديد ما يقرب من ثلثى المسافة بين الشرق والغرب عن طريق رأس الرجاء . فالمسافة بين لندن وبومباى انخفضت بما يزيد عن ٣٢٠ كم ، كما نقصت المسافة بين استراليا وبريطانيا بما لا يقل عن ١٦٠٠ كم . وهذا الاختصار فى المسافة يقابله اقتصاد فى تكاليف النقل البحرى والوقت الذى يستغرقه .

ولاشك أن هذا الطريق البحرى قد أسهم بوضوح فى الطفرة الصناعية والحضارية الحديثة ، التى شهدتها أوروبا الغربية حتى وصلت الى درجة التشبع الصناعى Over Industralization حيث قرب هذا الشريان البحرى المسافة بين هذه الدول ، ومصادر المواد الخام وأسواق التصدير فى آسيا وأفريقيا . بأرخص التكاليف ، وفى أقل الأوقات .

وبشق قناة السويس زادت كثافة الحركة على المحور الطولى بدرجة طاغية بحكم اتساع الدائرة التى يقوم بخدمتها هذا الطريق ، وتباين خصائص المواضع التى تضمها هذه الدائرة ، وما ينتج عن ذلك من تزايد لحجم التبادل فيما بينها .

وكان طبيعيا مع تزايد كثافة الحركة على المحور الطولى أن يزداد اهتمام القوى المختلفة بهذا الشريان البحرى ، سواء العالمية منها أو الإقليمية*. ولذا انصرف الاهتمام بصورة واضحة للمواقع الاستراتيجية الحاكمة ، التى من شأنها أن تحقق اختزالا فى السيطرة على مثل هذا الطريق الحيوى . وعلى ذلك ، فإن المدخل الجنوبى للبحر الأحمر قد زادت أهميته بشكل واضح خلال هذه المرحلة ، باعتباره موقعا تتوفر فيه صفة التحكم الاستراتيجى فى هذا المجرى الملاح .

وخلال هذه المرحلة ، تبدأ فى الظهور تلك العلاقة الطردية الوثيقة بين قناة

---

* لا يمكن استبعاد عملية الاستيطان الصهيونى فى فلسطين من التحليل الجيولولتيكى لتاريخ البحر الأحمر. فلا شك أن أحد الدوافع الرئيسية وراء تسهيل إقامة الكيان الاستيطانى الصهيونى فى فلسطين كان يتمثل فى ضرورة وجود كيان استعمارى مقيم فى هذه المنطقة لحماية وتأمين الجانب الشرقى لقناة السويس يمكن مراجعة : محمود توفيق . الجغرافيا السياسية لاسرائيل . — القاهرة : معهد البحوث والدراسات العربية ، ١٩٧٧ م ، صص : ٢٥ ، ٣٣ .

السويس فى الشمال ، ومضيق باب المندب فى الجنوب ، باعتبارهما مفتاحا التحكم فى الحركة الطولية عبر هذا الممر العالمى الحساس . ولذا ، فليس من الغريب أو من الصدفة أن كانت عدن (١٨٦٢)م مصر (١٨٨٢) م أول الوحدات فى حوض البحر الأحمر والمشرق العربى التى تخضع للاستعمار الاوربى . كما أنه ليس من الغريب أيضا أن تصبح آرض المدخلين مسرحا للتنافس الاستعمارى والاضطرابات والقلاقل السياسية ، التى تكاد تأخذ صفة الاستمرارية .

ولعل إدراك حقيقة هذا الارتباط الوثيق بين المدخلين الشمالى والجنوبى للبحر الأحمر كان أحد العوامل الرئيسية التى دفعت مصر بعد شق قناة السويس للتحرك لملئ الفراغ القائم فى منطقة المدخل الجنوبى للبحر الأحمر ، خاصة بعد تزايد المحاولات من جانب الدول الأوربية لوضع اليد على بعض النقاط الهامة فى منطقة المدخل الجنوبى [٠]

وقد نجحت مصر فى تثبيت إدارتها بالفعل على الساحل الافريقى لمنطقة المدخل الجنوبى ، بعد أن عطى السلطان العثمانى لخديوى مصر حق ادارة ميناءى سواكن ومصوع فى مايو ١٨٦٥م ، وقد اتخذت مصر من هذين الميناءين موطىء قدم لبسط سيطرتها خلال عامى ١٨٧٤ - ١٨٧٥ م على كل من ساحل البحر الاحمر وخليج عدن ، وامتدت سيطرتها حتى قسمايو على المحيط الهندى ، التى كانت تابعة فى ذلك الوقت لسلطان زنجبار . وقد انسحبت مصر من ساحل الصومال الجنوبى بعد ضغط انجلترا واعترافها بالسيادة المصرية على ساحل عدن حتى رأس حافون ، وذلك بموجب المعاهدة الموقعة فى ٧ سبتمبر ١٨٧٧ م . [١]

---

(٠) يذكر أن شركة روباتينو Rubattino الايد. قامت عام ١٨٧٩ م باستئجار أو شراء أراضى واسعة على ساحل البحر الأحمر قرب مرسى عصب وكذا بعه الجزر القريبة من خليج عصب . كما قامت شركة (باران بارولان) الفرنسية عام ١٨٦٩ بشراء ثلاثة آلاف هكت فى منطقة الشيخ سعيد الواقعة على الساحل اليمنى المقابل لجزيرة بريم . كما حاولت انجلترا اثارة الفتن بين القبائل ذ ربرة وغيرها من المناطق المواجهة لعدن فى محاولة للتدخل فى شئونها . يمكن مراجعة : شوقى عطا الله . المصدر سابق ، ص ١٠٤ - ١٠٥ ، ١٨١ - ١٨٢ ، ١٩٧ - ١٩٩ .

(١) نفس المصدر . ص ص : ٣٥١ - ٣٥٢ .

وباحتلال بريطانيا لمصر وفرض السيطرة عليها فى سبتمبر ١٨٨٢ ، وباجبارها على الانسحاب من سواحل البحر الأحمر ، انفتح المجال أمام القوى الأجنبية لتحقيق مطامعها فى منطقة المدخل الجنوبى للبحر الأحمر ، حيث عادت سواحل هذه المنطقة إلى سيادة الباب العالى ، والتى لا تعدو الا أن تكون سيادة اسمية*

نشاط بريطانيا فى منطقة المدخل الجنوبى :

قامت بتوطيد نفوذها فى المناطق المجاورة لعدن عن طريق سلسلة من معاهدات الصداقة والحماية مع القبائل اليمنية ، وذلك بهدف تأمين وجودها فى قاعدة عدن البحرية من ناحية ، وتأمين الطرق المؤدية اليها من الداخل من ناحية أخرى ، وذلك لضمان وصول المؤن والمواد التموينية اللازمة لها . وفى ٩ مارس ١٩١٤ م[١] ، نجحت بريطانيا فى التوصل الى اتفاق مع الدولة العثمانية بشأن تحديد منطقة النفوذ والحماية البريطانية فى الأراضى اليمنية ، وقد ضمت هذه المنطقة كل الأراضى الممتدة من الشيخ سعيد غربا الى حدود عمان شرقا ، بما فى ذلك منطقة حضرموت .

واهتمت بريطانيا ايضا بالساحل الصومالى المواجه لعدن وعملت على تثبيت أقدامها هناك ، وذلك بهدف تأمين المدخل الجنوبى للبحر الأحمر ، وحماية قاعدتها الاستراتجية فى عدن[٢] ، فضلا عن ضمان الحصول على المواد الغذائية من تلك الأراضى الساحلية . وقد نجحت بريطانيا فى سبتمبر ١٨٨٤ م فى اجلاء القوات المصرية عن بربرة والاستيلاء عليها . وفى نفس العام أيضا ، قامت باحتلال زيلع وهرر بعد إجبار المصريين على الجلاء عنهما . وقد وضعت بريطانيا الساحل الصومالى شرق زيلع تحت اشراف مساعد المقيم السياسى البريطانى فى

---

* كانت السلطات فى مثل هذه المناطق تتركز فى يد نائب السلطان العثمانى الذى تعاونه حاميات عثمانية . وبحكم عامل المسافة ، وبحكم أن الحامية العثمانية كانت تندمج فى السكان والحياة العامة ، لذا تميزت السلطة العثمانية فى هذه المناطق بالضعف .

(١) فاروق عثمان . المصدر السابق ، ص ٥٥٥ .

(2) Lewis; I. op. cit., p. 40.

عدن . وفى عام ١٨٨٧ م أصبحت هذه المنطقة محمية بريطانية بعد سلسلة من المعاهدات التى وقعتها بريطانيا مع شيوخ القبائل . هذه المحمية تمتد على الساحل الصومالى فيما بين بندر قاسم شرقا ولويادا Loyada غربا ، والتى تبعد نحو ٢٢ كم شرقى جيبوتى . وقد بلغت مساحة هذه المحمية ما يقرب من ١٧٤٠٨٠ كيلو متر مربع (٦٨٠٠٠ ميل مربع)[١] كما تمكنت بريطانيا من عقد معاهدة مع سلطان المهرة ، الذى تتبعه جزيرة سوقطره ، وافق بموجبها على ألا يبيع الجزيرة أو يتنازل عنها لأية قوة أجنبية ، مقابل استلامه منحة سنوية من حكومة الهند البريطانية .[٢] .

نشاط فرنسا فى منطقة المدخل الجنوبى :

تخلت فرنسا عن مرسى منطقة الشيخ سعيد فى ديسمبر ١٨٧١ م وذلك بعد أن اتضح أن امكانيات هذا المرسى لا تسمح بانشاء ميناء صالح لاستقبال السفن الكبيرة ، وبالتالى فهو لا يرقى لمستوى ميناء عدن الذى تسيطر عليه انجلترا ء ولا يحقق مصالح فرنسا ومطامعها فى منطقة المدخل الجنوبى للبحر الأحمر.[٣] .

واذا كانت بريطانيا قد اهتمت بالساحل الصومالى المواجه لقاعدة عدن . فان فرنسا قد عملت هى الأخرى على بسط نفوذها على الجزء الواقع غربى زيلع ، فى محاولة لاتخاذ هذه الشقة الساحلية موطىء قدم لهضبة الحبشة ، فضلا عن تحررها من الاعتماد على عدن فى وقت اشتد فيه التنافس بين انجلترا وفرنسا . ولذا قامت فرنسا فى سبتمبر ١٨٨٤ م بعقد معاهدة حماية مع سلطان تاجوره ، ثم قامت باحتلال كل المناطق التى أشارت إليها هذه المعاهدة ، والتى تمتد من رأس على حتى غبة الخراب . وفى يناير ١٨٨٥ م قام قائد مستعمرة أوبوك بعقد معاهدة حماية مع بعض الشيوخ المحليين أدت إلى توسيع نطاق مستعمرة اوبوك الفرنسية على خليج تاجورة ، حتى وصلت الى حدود مقاطعة شوا Shoa فى جنوب شرق

---

(1) Taylar D. The British In Africa. London:Rebort Hale Limited, 1962, p. 24

(٢) فاروق عثمان . المصدر السابق ، ص : ٤٠١ .

(3) Marston, T. op. cit., p. 331.

هضبة الحبشة . كما قامت فرنسا عام ١٨٨٨ م بانشاء ميناء جيبوتى Djibouti واتخذته عاصمة للمستعمرة الفرنسية عام ١٨٩٠ م . وقد توسعت فى استخدامه لتوثيق علاقاتها التجارية مع الأجزاء الداخلية ، خاصة بعد إنشاء الخط الحديدى الذى يربط أديس أبابا بالبحر الأحمر عبر جيبوتى .(١) .

وتجاور مناطق النفوذ الفرنسية والبريطانية على الساحل الصومالى المطل على خليج عدن ، أدى الى ضرورة اتفاق الدولتين على تحديد الخط الفاصل بين مناطق نفوذهما ، وقد تم ذلك فى فبراير ١٨٨٨ م ، حيث اتفق على اتخاذ الخط الواصل بين جيبوتى وهرر كحد فاصل بين المحميتين الفرنسية والبريطانية .(٢) .

نشاط إيطاليا فى منطقة المدخل :

قامت الحكومة الإيطالية عام ١٨٨٢ م بشراء ميناء عصب من شركة روباتينو(٣) ثم قامت بعد توقيع عدة اتفاقيات مع زعماء ومشايخ الجهات المحيطة بعصب ، بتحويل منطقتى عصب ورهيطة Reheita الى مستعمرة ايطالية ، وذلك فى يونيو ١٨٨٢ م . وفى عام ١٨٨٥ م قامت قوة إيطالية باحتلال مصوع ، بعد إجبار القوات المصرية على إخلائها . وفى نفس العام قامت باحتلال مرسى بيلول Beilul (٤) الواقع شمالى عصب . وفى شهر يونيو ١٨٨٥ احتلت ايطاليا جزر دهلك بحجة ملاءمتها لصحة الجنود الإيطاليين . (٥) كما ضمت مرسى زولا Zula عام ١٨٨٨ م . وما أن جاء عام ١٨٩٠ م تقريبا حتى كانت إيطاليا تسيطر على المنطقة الساحلية الممتدة من جنوب سواكن شمالا حتى اوبوك جنوبا ، خاصة بعد الاستيلاء على مدينة اسمره فى ابريل ١٨٩٠ م ، وضمها لحدود مستعمرة اريتريا(٦) .

(1) Boateng, E. A Political Geography of Africa. - London: Cambridge Univ. Press., 1979, p. 222.

(٢) فاروق عثمان . المصدر السابق ، ص : ٥٣ .

(٣) شوقى عطا الله ، المصدر السابق ، ص : ١٨٦ (هامش) .

(٤) جلال يحيى . سواحل البحر الأحمر . – القاهرة : لجنة الدراسات التاريخية ، ١٩٦٠ ، ص : ١١٤ .

(٥) جلال يحيى . المصدر السابق ، ص : ١٨٧ .

(٦) نبيه الاصفهانى . المصدر السابق .

وفى مارس ١٨٩٠ م أعلنت الحكومة الايطالية رسميا تكوين مستعمرة اريتريا ، والتى بلغت مساحتها نحو ٥٠ ألف كيلو متر مربع ، وبلغ عدد سكانها نحو ٤٥٢ الف نسمة ، وهم يتألفون من الدناكل والأحباش والعرب.[١]

وحاولت ايطاليا توسيع حدود مستعمرة اريتريا على حساب الحبشة والسودان ، ولكن محاولاتها باءت بالفشل . فقد استولت عام ١٨٩٤ م على كسلا ، وبسطت حمايتها على الحبشة بمقتضى معاهدة اوتشيالى Ouccialli فى مايو ١٨٨٩ م . كما استولت على مملكة تيجرى Tigre عام ١٨٩٦ م وضمتها لمستعمرة اريتريا . وقد فقدت ايطاليا كل هذه الأراضى المضافة بعد هزيمتها فى موقعة عدوه Adowa عام ١٨٩٦ م .[٢] .

وفى الوقت الذى كانت تدعم فيه إيطاليا وجودها على الساحل الغربى للبحر الأحمر ، كانت تمارس نشاطا استعماريا مماثلا على الساحل الصومالى على خليج عدن والمحيط الهندى . فبعد سلسلة من المعاهدات أعلنت إيطاليا عام ١٨٨٩ م فرض حمايتها على المنطقة الواقعة على طول الساحل الصومالى المطل على المحيط الهندى ، وذلك فيما بين الصومال البريطانى غربا ورأس ديكس Dicks Head (٣٩/ ١ جنوبا – ٣٦/ ٤١ شرقا) . وقد اعترفت بريطانيا بهذه المحمية الايطالية فى فبراير ١٨٨٩ م ، التى تمتد من النقطة التى تنتهى عندها المحمية البريطانية ، وخط طول ٤٩ شرقا .[٣] .

وفى عام ١٩٢٥ تنازلت بريطانيا لايطاليا عن قطاع كبير من مستعمرتها فى الأراضى الكينية ، وهو الاقليم المعروف باسم جوبالاند Juba Land ، والذى يشكل الصوماليون غالبية سكانه ، كما تبلغ مساحته نحو ٨٥٨٠٠ كيلو متر مربع .[٤] .

---

(١) فاروق عثمان . المصدر السابق ، ص : ٥٢٣ .

(2) Boateng, E. op. cit. p. 223.

(٣) جلال يحيى . التنافس الدولى فى شرق افريقيا . – القاهرة : دار المعرفة ، ١٩٥٦ ، ص ص : ٢٢٠ – ٢٢١ .

(4) Drysdale, J. The Somali Dispute. - Lond.: Pall Mall Press, 1964, pp. 36-37

وعلى الرغم من ضم إقليم جوبالاند للصومال الايطالى ، فإن ذلك لم يمنع من وجود الصوماليين بنسبة عالية داخل إقليم الحدود الشمالية من مستعمرة كينيا البريطانية . وقد قدر هذا العدد عام ١٩٦٢ بنحو ٢٤٠ ألف نسمة ، أى بنسبة تبلغ نحو ٦١٫٨ ٠/٠ من سكان الإقليم .

وعلى أثر قيام الحرب العالمية الثانية ، قامت بريطانيا عام ١٩٤١ م باحتلال الصومال الايطالى ، وظلت تديره عسكريا ١٩٤٩ م ، حين خولت الجمعية العامة للأمم المتحدة لايطاليا الوصاية على هذه المنطقة لمدة عشر سنوات تمهيدا لاستقلالها .

وهكذا صارت منطقة المدخل مقسمة بين قوى لا تنتمى للمنطقة على الإطلاق ، وهى الدولة العثمانية والبريطانية على الجانب الآسيوى من منطقة المدخل الجنوبى ، وكل من بريطانيا وفرنسا وايطاليا على الجانب الافريقى .

وباستثناء الوجود العثمانى فى اليمن فإن الوجود الأجنبى فى منطقة المدخل ظل وجودا ساحليا بالدرجة الأولى ، على اعتبار أنه كان استعمارا استراتيجيا ، يتطلع إلى الموقع أكثر من تطلعه إلى الموضع . وإذا كان الاستعمار فى منطقة المدخل الجنوبى استعمارا ساحليا بالدرجة الأولى ، فإن ذلك لا يعنى تحرر الأجزاء الداخلية . فاحتواء الأجزاء الساحلية يكفى للسيطرة غير المباشرة على الأجزاء الداخلية ، عن طريق ما يعرف بالسيطرة الهامشية Marginal Control [1] ، حيث تصبح معابر الأجزاء الداخلية إلى البحر تحت سيطرة القوى الأجنبية .

والأجزاء الداخلية من منطقة المدخل ، والتى تتمثل فى أثيوبيا الهضبة على وجه التحديد ، ظلت بعيدة عن السيطرة الأجنبية المباشرة بفضل الحماية الطبيعية Natural Protection التى توفرت لها بسيادة الطبيعة الجبلية المنيعة .[2] وإذا كانت الطبيعة الجبلية قد وفرت لأثيوبيا الحماية من الغزو الأجنبى ، فانها —

---

(1) Prescott, J. op. cit., p. 32.
(2) Boateng, E., op. cit., p. 223.

وبنفس القدر – ساعدت أثيوبيا المضبة على النزول والتوسع ، خاصة تجاه الجنوب الشرقى . فقد حصلت أثيوبيا عام ١٨٨٩ م على منطقة أوجادين Ogaden فى مقابل تعاونها مع انجلترا فى إخماد الثورة المهدية فى السودان . كما ضمت فى نفس العام منطقة هود Haud ، وقد اعترفت بريطانيا عام ١٨٩٧ م بتبعية كل من أوجادين وهود لأثيوبيا ، بشأن تحديد الحدود بين الصومال البريطانى واثيوبيا . وقد عادت بريطانيا ١٩٤٨ م واعترفت بضم كل من هود وأوجادين للصومال الأثيوبى ، فضلا عن النطاق الحوضى الممتد بطول الصومال البريطانى ، والذى ظلت محتفظة بادارته لضمان حقوق الرعى لسكان الصومال . وتقدر مساحة الأراضى الصومالية التابعة لاثيوبيا بنحو ١٥٣٦٠٠ كيلو مترا مربعا (٦٠ ألف ميل مربع)[1] ، وهى تبدو على شكل مثلث محصور بين الصومال البريطانى فى الشمال والصومال الايطالى فى الشرق والجنوب . وتدخل الروافد العليا لنهرى وابى – شبيلى Webbe Shibeli وجوبا Juba

* * * *

واذا كان شق قناة السويس وتحقيق الاتصال المائى البحث بين المحيط الهندى والبحر المتوسط قد أدى إلى تكالب قوى الاستعمار الاستراتيجى على منطقة المدخل الجنوبى ، فإن هذا التكالب قد زادت حدته ابتداء من الثلاثينات من هذا القرن وزاد معه التشبث بالمدخل الجنوبى للبحر الأحمر وبالنقاط الاستراتيجية Strategic Spots التى تدخل فى فلك هذا الموقع الاستراتيجى الهام ، والثلاثينات من هذا القرن تشير إلى بدء تدفق البترول فى منطقة الخليج العربى ، الأمر الذى أحدث تغييرا جوهريا على وظيفة هذا الشريان البحرى ، الذى يتحكم مضيق باب المندب فى جزء منه . فلقد تحول هذا الشريان البحرى من مجرد مجرى مائى متميز إلى شريان نفطى بالدرجة الأولى ، تمر به أهم سلعة استراتيجية فى عالم اليوم . فقد بلغ حجم الحمولة المارة بقناة السويس عام ١٩٦٦ م[2] نحو ٢٤٢ مليون طن ، كان من بينها ١٧٦ مليون طن من النفط أى

(1) Widstrand C. (editor). African Boundary Problems. - Uppsala: The Scandinvian Institute of African Studies, 1969, p. 183.

(2) Labrousse, M. op. cit. p. /

ما يعادل ٧٢٪ من الحمولة الكلية. كما بلغ عدد السفن المارة خلال هذا العام نحو ٢١٫٢٥٠ سفينة ، كان بينها ما يقرب من ٩٩٣٠ ناقلة النفط ، أى بمعدل ٢٧ ناقلة تقريبا فى اليوم الواحد. فلا عجب إذن ، أن تجارة نقل النفط الخام ، قد تحملت زيادة فى التكاليف عقب إغلاق قناة السويس عام ١٩٦٧ م ، بلغت ما يعادل ٦٥٪ من إجمالى زيادة تكلفة النقل البحرى[1] .ونظرا لأن مضيق باب المندب من المضايق التابعة لقناة السويس ، فإن إغلاق القناة أدى إلى هبوط حركة البترول عبر باب المندب ، فعدد الناقلات المارة بهذا المضيق قد انخفضت من ٢٧ ناقلة يوميا عام ١٩٦٦ إلى ناقلة واحدة فقط عام ١٩٧٢ [2] .

الخلاصة :

إن دراسة البعد التاريخى أو ما يعرف بالجغرافيا السياسية « التاريخية »[3] ، كانت ضرورة للتعرف على المظهر السياسى القائم الآن فى منطقة المدخل الجنوبى للبحر الأحمر ، باعتباره ظاهرة نامية ومتطورة ، حاضرها استمرار لماضيها وإشارة لمستقبلها .

ويمكن القول ، بأن منطقة المدخل الجنوبى قد مرت بمراحل ثلاث . **أولى هذه المراحل** كان فيها المدخل منفذا وحيدا لبحر داخلى شبه مغلق ، ولذا فان شخصية المدخل لم تكن واضحة المعالم على المحور الطولى الذى يتمشى مع الاتجاه العام للبحر. ولذلك فإن المدخل كان يستمد ملامح شخصية من المحور العرضى ، الذى ارتبط باستخدام هذا المدخل كحاجز مائى ضيق ، يسهل عبوره ، بين اليابس الآسيوى والافريقى ، خاصة فى ظل اعتقاد سائد بأن اليابس متصل والماء منفصل ، مما أدى إلى اهتمام الإنسان بوسائل الحركة على اليابس ، وإهماله لوسائل ركوب البحر.

ومن هذا المحور العرضى ، استمد المدخل شخصية فى هذه المرحلة ، فصار

---

(١) الأهرام الأقتصادى - العدد ٤٦٩ - مارس ١٩٧٥ .

(2) Labrousse, H. op. cit., p. 125

(3) Hartshorne, R. Political Geography.- American Geography: Inventory & Prospect, ed., Preston James, & Clarence Jones, Syracuse, 1954, p. 217

منطقة تداخل بين الجانبين الآسيوى والافريقى ، حتى قاربت على أن تصبح منطقة واحدة . علاوة على ذلك ، فإن المحور العرضى - الاكثر نضوجا وأهمية - كان يتقاطع عبر منطقة المدخل مع المحور الطولى ، مما أدى الى تركيز واضح للمراكز التجارية الهامة فى منطقة المدخل الجنوبى للبحر الأحمر ، هذا التركيز لا نجد له مثيلا على امتداد البحار الشرقية .

أما المرحلة الثانية ، فترتبط أحداثها ووقائعها بحدوث تطور فى استخدام الحاجز البرى الذى يغلق البحر الأحمر من ناحية الشمال ، الأمر الذى أدى إلى تحول هذا الحاجز من عقبة الى عتبة يمكن القفز منها الى حوض البحر المتوسط شمالا . فأصبح طريق البحر الأحمر همزة وصل بين البحار الشرقية والغربية . أما منطقة المدخل الجنوبى فصارت تحتل موقعا متوسطا تقريبا من الطريق البحرى الممتد من الهند الى مصر بصفة رئيسية ، مما أعطى لهذه المنطقة الفرصة لكى تلعب دور محطة التموين الرئيسية للسفن المتحركة على المحور الطولى ما بين الهند ومصر .

وبعد اكتشاف البرتغاليين لطريق رأس الرجاء الدائرى ، أصبحت منطقة المدخل الجنوبى ميدانا لشد الحبل Tug of war وللتنافس بين القوى الأجنبية ، التى دخلت البحار الشرقية عن طريق رأس الرجاء ، وتمركزت فى الهند ، وبين القوة المسيطرة على الحاجز البرى المصرى ، والتى تستمد منه القوة ، نتيجة لاستفادتها من استمرار حركة التجارة على المحور الطولى للبحر الأحمر . فالقوة الأجنبية المتمركزة فى الهند : تحاول غلق مضيق باب المندب الذى يسهل غلقه نسبيا أمام استمرار حركة النقل البحرى عبر البحر الأحمر ، لتأمين طريق رأس الرجاء . وفى نفس الوقت ، تحاول القوة المسيطرة على اليابس المصرى تأمين منطقة المدخل الجنوبى ومنع قيام القوة المنافسة بالسيطرة على فتحة المضيق ، للحيلولة دون غلقه . ولعل ذلك قد يكشف عن حقيقة مؤداها ، أن تأمين منطقة المدخل الجنوبى لا يتم إلا بتأمين طرفى الطريق البحرى الداخلى ، بصيغة أخرى إن منطقة المدخل تظل منطقة تنافس وتجاذب طالما ظل طرفا الطريق فى يد قوى متنافرة ، ونعنى بطرفى

الطريق ، كل من الهند ومصر . ولعل ذلك ما أدركته انجلترا ، حين فرضت سيطرتها على مصر بعد الهند ، ومرورا بعدن عام ١٨٣٩ م . وقد قامت بريطانيا بعد تزايد الحركة على المحور الطولى نتيجة لاستخدام السفن التجارية ، بالتوسع فى استخدام منطقة المدخل الجنوبى كمركز رئيسى لمحطات التموين .

أما المرحلة الثالثة ، فهى تلك التى ترتبط بشق قناة عبر برزخ السويس وتحقيق الاتصال المائى البحت بين البحار الشرقية والغربية . وهنا تزداد أهمية منطقة المدخل حيث يختنق الشريان البحرى ، مما يزيد من فرصة التحكم فى الحركة على المحور الطولى .وبازياد هذه الأهمية ، بدأت عملية التكالب Scramble من جانب القوى العالمية تزداد حدة ، فى محاولة من جانب هذه القوى لكى تتخذ لها مواطىء قدم داخل منطقة المدخل الجنوبى ، وذلك لتأمين مرور تجارتها من ناحية ، ومحاولة السيطرة على التجارة العالمية من ناحية أخرى ، خاصة وقد أصبح البحر الأحمر أسرع وأقصر طريق بين الشرق والغرب أو بين مراكز الأنتاج ومصادر المواد الخام .

وبظهور البترول بمنطقة الخليج فى الثلاثينيات من هذا القرن ، تحول طريق البحر الأحمر إلى شريان يحمل أهم سلعة استراتيجية فى عالم القرن العشرين ، الأمر الذى ترتب عليه تزايد القيمة الاستراتيجية لمنطقة المدخل الجنوبى ، وتزايد التكالب من جانب القوى العظمى فى عالم اليوم ، بالرغم من انتهاء عصر الاستعمار التقليدى .

وعلى ذلك يتضح من خلال هذه الدراسة ، أن هناك مواقع ثانوية داخل هذا الموقع الاستراتيجى الرئيسى ، ظلت محتفظة بأهميتها وبريقها الاستراتيجى طوال المراحل التاريخية المختلفة . ويرجع ذلك الى أن هذه المواقع كانت دائما بمثابة مفاتيح للتحكم فى هذا الموقع الحاكم العام على خريطة العالم . ونخص بالذكر من هذه المواقع الثانوية كلا من عدن ، اوبوك ، جيبوتى ، مصوع والمخا ، وجزر : سوقطره ، بريم ، قمران وموسى . وكل هذه المواقع كانت هدفا مباشرا للاستعمار مع التميز فيما بينها من حيث درجة البريق الاستراتيجى . فلا شك

أن موقعا مثل عدن ، ظل محتفظا بأهمية خاصة طوال المراحل الجغرافية التاريخية . نتيجة لموقع عدن على الطريق المباشر بالقرب من فتحة مضيق باب المندب ، فضلا عن موضعها كميناء وكقاعدة بحرية متميزة . ولعل هذه الأهمية هى التى جعلت عدن ما زالت محتفظة بجاذبيتها الجيوستراتيجية فى مجال القوة البحرية . وها هى عدن تشكل بالنسبة للاتحاد السوفيتى أهم قاعدة بحرية له . خارج حدود إقليمه السياسى . فلا شك أن السيطرة على موقع ثانوى هام مثل عدن . داخل هذا الموقع الحاكم العام ، يتيح للاتحاد السوفيتى فرصة التحكم فى هذا الطريق السريع والقصير ، الذى يحمل البترول للغرب الصناعى ، مما يدعم إمكانات القوة السوفيتية ويرجع مكانتها فى مجال العلاقات الدولية التى تقوم على توازن القوى .

الفصل الثالث

الخصائص الجغرافية المؤثرة
فى الاستخدام السياسى للمدخل الجنوبى
للبحر الأحمر



الفصل الثالث

الخصائص الجغرافية المؤثرة فى الاستخدام السياسى للمدخل الجنوبى للبحر الأحمر

هناك عدة خصائص جغرافية يتميز بها المدخل الجنوبى للبحر الأحمر وهذه الخصائص لها صفة وقوة العوامل أو الضوابط المؤثرة فى الشخصية السياسية لمنطقة المدخل .

تلك الخصائص أو الضوابط يمكن التمييز بينها ، فبعضها يغلب عليه الطابع الطبيعى كالخصائص الطبوغرافية والهيدروجرافية ، وبعضها يغلب عليه الطابع البشرى ، كالسكان والعمران والموانىء والطرق . ومع التأكيد على إمكانية التمييز والفصل بين الخصائص الطبيعية والخصائص البشرية ، إلا أن الباحث يعتقد أن عملية الفصل لا تخلو من تعسف ، لا يستقيم مع طابع الحركة Mobility ، الذى يعد من السمات الرئيسية التى تميز موضوعات الجغرافيا السياسية ، الشمولية المركبة . هذه الموضوعات تقوم أساسا على تفاعل حاد بين خصائص طبيعية وبشرية معينة ، هذا التفاعل يصل الى حد الانصهار الكامل ، بحيث يصعب الفصل بين هذه الخصائص والتمييز بين ما هو طبيعى وما هو بشرى ، وأيهما السبب وأيهما المسبب ؟

ولذلك ، فإن الباحث يعتقد أنه من الضرورى عند معالجة موضوعات الجغرافيا السياسية دراسة هذه الخصائص والعوامل فى حالة تفاعلها الكامل مع بعضها البعض وهو ما يمكن أن نسميه بأسلوب « المزج التلقائى » بين الخصائص الجغرافية ، سواء كانت هذه الخصائص طبيعية أو بشرية ، بحيث تبدو هذه الخصائص فى النهاية كنسيج واحد متناسق .

ومع ذلك ، ولأن الخصائص والضوابط الجغرافية التى تغلب عليها السمة الطبيعية أكثر ثباتا ووضوحا ، وباعتبارها تشكل خشبة المسرح السياسى ، فإنه

من الأفضل الاحتفاظ بها كمدخل وكأرضية لدراسة الخصائص الجغرافية السياسية لمنطقة المدخل الجنوبي للبحر الأحمر.

• • •

خصائص الموقع :

للمدخل الجنوبي للبحر الأحمر أهمية خاصة على الخريطة السياسية للعالم ، هذه الأهمية مستمدة بالدرجة الأولى من كونه نقطة يختنق عندها الشريان البحرى ، هذه النقطة تقع فى الطرف الجنوبي للبحر الأحمر ، مما يتيح للمدخل الجنوبي أن يقوم بدور الصمام الذى يتحكم فى حركة الدخول الى البحر الأحمر أو الخروج منه من ناحية الجنوب .

ومن هنا ، فإن المدخل الجنوبي للبحر الأحمر يستمد أهمية موقعة أساسا من طبيعة وظيفته كمدخل للبحر الأحمر من ناحية الجنوب . فالبحر الأحمر جزء من السلسلة الفقرية التى تشكل الشريان المحورى للملاحة العالمية ، والتى تتمثل فى الأطلنطى والمتوسط والأحمر فالهندى ولذا فالبحر الأحمر يتميز بموقع هام بكل المقاييس السياسية والاقتصادية والعسكرية والاستراتيجية : —

أولا : فالبحر الأحمر يتميز بموقعه الوسط بين البحار الشرقية والغربية بصفة عامة ، وبين البحر المتوسط والمحيط الهندى بصفة خاصة . فالبحر الأحمر يبدو كما لو كان جسرا عائما Pontoon Bridge ، يمتد بانحراف بين الشمال والجنوب بمثل ما يمتد بين الشرق والغرب . والحقيقة أن أهم ما يميز البحر الأحمر كطريق بحرى ، هو امتداده بين الشمال الغربي والجنوب الشرقى ، بحيث يربط بينهما من أقصر طريق ، فهو بمثل ما يشغل من درجات العرض ، ثمانى عشرة درجة (١٢° —٣٠° شمالا) فإنه يشغل أيضا من درجات الطول احدى عشرة درجة (٣٢° —٤٣° شرقا) . وبهذا تتوفر فى البحر الأحمر صفة أقصر وأسرع طريق بين الشرق والغرب بصفة عامة ، وبين المحيط الهندى والبحر المتوسط بصفة خاصة .

أما عن المحيط الهندى ، فأهميته تتمثل فى وجود سياج مرتفع من اليابس حول مياهه من ناحية الشمال حيث تخلله مجموعة من الممرات المائية التى تخترق هذا الحصار المضروب من قبل اليابس حول مياه المحيط الهندى ، وتربط مياهه بمياه المعمور الفعال فى الشمال . وبالتالى فان أهمية المحيط الهندى ، تكمن فى أنه يتحكم فى مجموعة من الممرات المائية الاستراتيجية . ولو تتبعنا هذه الممرات فى اتجاه عقارب الساعة ومن الغرب الى الشرق ، فسنجدها تتمثل على التوالى فى : طريق رأس الرجاء الصالح ، قناة موزمبيق وباب المندب ، مضيق هرمز ومضيق ملقا .

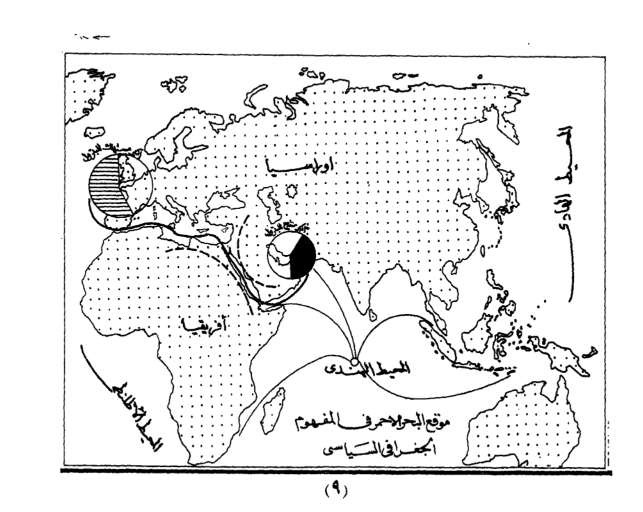
أما البحر المتوسط ، فهو يكاد يتوسط قارات العالم القديم الثلاث ، أوروبا وآسيا وافريقيا ، لذا فهو بحر مغلق ، يحيط به اليابس المرتفع ، الذى تتخلله ممرات مائية هامة ، تتمثل على وجه التحديد فى : مضيق جبل طارق ، المضايق التركية وقناة السويس . ومن هنا يمكن التعبير عن أهمية البحر المتوسط جغرافيا وسياسيا وعسكريا واقتصاديا على أنه الملتقى الاستراتيجى Strategic Junction للقارات الثلاث[1] .

ثانيا : والبحر الأحمر يتميز أيضا بموقعه الانتقالى بين العروض المناخية ، فهو يمتد فوق ما يقرب من ثمانى عشرة درجة عرضية ، تتناوب عليها عروض مناخية انتقالية ما بين موسمية وسودانية وصحراوية ، لذلك فان البحر الأحمر يكاد يبدأ من الشمال وسط ظروف مناخية ، تختلف عن تلك التى ينتهى اليها جنوبا .

وبعبارة أخرى ، فإن البحر الأحمر ، يمتد فوق عروض مناخية انتقالية ، بحيث يمكن أن نميز بصفة عامة بين عروض حارة فى الجنوب ، وعروض باردة فى الشمال ، لذا فالبحر الأحمر منطقة انتقالية بين مناطق تستقبل أشعة الشمس طوال الوقت وتستمتع بدفئها ، وأخرى تستقبلها بعض الوقت ، فتلجأ الى اصطناع الدفء .

وتوزيع أشعة الشمس يكاد يتفق ويتطابق مع توزيع أهم مصادر الطاقة المعدنية الرئيسية ، ونعنى به النقط ، الذى يمثل حاليا نحو ٤٥٪ من مجموع

(1) Lewis, J. op. cit., p. 32.


أوراسيا
أفريقيا
المحيط الهندى
المحيط الهادى
المحيط الأطلنطى
موقع البحر الأحمر في المفهوم
الجغرافي السياسي
(٩)

مصادر الطاقة المستهلكة . فالبحر الأحمر يمتاز بموقعه الوسيط بين أكبر مناطق إنتاج البترول فى العالم ، وهى فى نفس الوقت أكبر مناطق الفائض ، وبين أكبر مناطق استهلاك البترول فى العالم ، وهى فى نفس الوقت أكبر مناطق العجز . فإذا كان البحر الأحمر قد عجز عن نقل أشعة الشمس ودفئها من الجنوب الشرقى الى الشمال الغربى ، فانه نجح فى نقل البترول من مناطق الانتاج والفائض الى مناطق الاستهلاك والعجز . ونعنى بأكبر مناطق الانتاج والفائض التقليدية منطقة الخليج العربى * التى بلغ إنتاجها عام ١٩٧٦ م نحو ٢١ر٤٨٩ مليون برميل[1] . أى ما يعادل ٣٨٪ من الانتاج العالمى . كما تمتلك هذه المنطقة داخل مصائد بترولها احتياطيا مؤكدا يبلغ نحو ٨٥٪ من الاحتياطى العالمى . أما أكبر مناطق الاستهلاك والعجز التقليدية . فنعنى بها الدول الصناعية الغربية* التى بلغ استهلاكها من البترول عام ١٩٧٦ م نحو ٣٣١١٠ مليون برميل[2] ، أى ما يعادل ٥٦ر٣٪ من مجموع استهلاك العالم من البترول ، وهى تستورد ما يقرب من ٥٦ر٩٪ من احتياجاتها من دول الخليج العربى .

وواضح مما سبق ، أن أهمية المدخل الجنوبى مستمدة من أهمية موقع البحر الأحمر ، الذى تنطبق عليه كل ملامح وسمات الطريق ، وذلك بحكم شكله الطولى ، واتساعه المحدود وموقعه الوسيط الذى يحقق الترابط بين المواقع المتباعدة ، والتكامل بين المواضع المتباينة جغرافيا وحضاريا واستراتيجيا .

وعلى ذلك يمكن القول ، بأن موقع المدخل الجنوبى هو جزء لا يتجزأ من الموقع العام للبحر الأحمر ، لذا تتغير أهمية هذا الموقع الجزئى تبعا لتغير أهمية الموقع العام . وبعبارة أخرى فإن موقع المدخل الجنوبى صورة مصغرة لموقع البحر الأحمر كشريان بحرى هام ، والعلاقة بينهما تنتظم فى صورة طردية . فلا شك

---

* تشمل هذه المنطقة كلا من السعودية والعراق والكويت وايران وقطر والبحرين .

(١) منظمة الأقطار المصدرة للبترول ، تطورات الطاقة : استهلاك ، سياسات ، مصادر . – الكويت : ١٩٧٨ م ، ص : ٦ .

* تشمل هذه المنطقة كلا من الولايات المتحدة ، وكندا ، ودول غرب أوروبا .

(١) منظمة الأقطار المصدرة للبترول : المصدر السابق ، ص ٤٩ ، جدول ١١ .

أن أهمية المدخل الجنوبي قد تطورت بتطور استخدام طريق البحر الأحمر ، مابين طريق بحرى مغلق تسلكه السفن الشراعية ، وبين طريق مائى بحت تسلكه السفن البخارية . ولا شك أيضا أن غلق قناة السويس واضمحلال طريق البحر الأحمر ينعكس على المدخل الجنوبي ، الذى يقوم أساسا بضبط وتنظيم الحركة من ناحية الجنوب .

ووجود البحر الأحمر على هيئة خندق طولى ، مخنوق من طرفيه الشمالى والجنوبي – قد اكسب مدخليه أهمية خاصةلما لها من قدرة على اختزال التحكم والسيطرة على هذا الشريان البحرى البالغ الطول . ومن هنا كان المدخل الجنوبي للبحر الأحمر دائما – بمثل ما كان المدخل الشمالى – حلبة للتنافس-Arena for Contest بين أعظم القوى العالمية ، ابتداء من البرتغال وهولندا ومرورا بانجلترا وفرنسا ، وانتهاء بالولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد السوفيتى .

ولا شك أن زيادة التنافس والتكالب على المدخل الجنوبي للبحر الأحمر ، يرجع الى طبيعة المدخل الشمالى . كقناة ضيقة تخترق اقليم دولة واحدة ، هذه الدولة لها خصائص جيوبوليتكية ترجح قوتها وسيادتها الاقليمية ، الأمر الذى يقلل من فرصة التدخل الأجنبى فى منطقة المدخل الشمالى وفرض السيادة عليه ، بمثلما يؤدى الى زيادة الضغط والتكالب على المدخل الجنوبي من جانب القوى الأجنبية ، خاصة وأن المدخل الجنوبي أكثر اتساعا ، وتشترك فى السيادة الاقليمية عليه مجموعة من الكيانات الجيوبوليتكية الضعيفة بحكم نشأتها الاستعمارية . ولذا كان المدخل الجنوبيّ للبحر الأحمر دائما حلبة للتنافس ومنتدى للقوى العظمى .

* * * *

الخصائص الطبوغرافية

أولا : القاع :

يتميز المدخل الجنوبي للبحر الأحمر بصفة عامة بقاع وعر غير منتظم ، ما بين

حافات وتلال قاعية ، يقترب بعضها من سطح الماء ، وأحواض سهلية Abyssal Plains . وبين التلال والاحواض هناك الاخاديد البحرية-Submarine canyons والأودية Valleys .

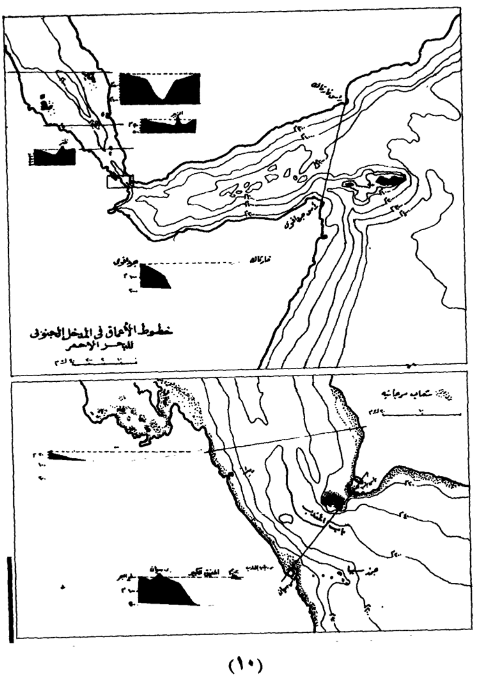
ويمكن التمييز بصفة عامة بين قاع الجزء الجنوبي من البحر الأحمر وخليج عدن . فيما يتعلق بالجزء الجنوبي من البحر الأحمر ، فان القاع يبدو أكثر عمقا ووعورة وأقل انتظاما فى الجزء المحصور بين خطى عرض ١٥ ، ١٧° شمالا ، ثم يأخذ القاع فى الارتفاع والانتظام كلما بعدنا جنوبا عن خط عرض ١٥°. ويبدو من القطاع العرضى الذى يتمشى مع خط ١٧°(خريطه ١٠) أن العمق يتراوح بين ٣٠ ، ٢٠٠ مترا ثم ينحدر القاع بسرعة فى القطاع الاوسط الضيق ويصل الى أكثر من ١١٠٠ مترا ، حيث يمثل هذا الجزء العميق نهاية الخندق الاوسط The axial trough الذى يمتد خطى بين غرض ١٧ ، ٢٣° شمالا ، ثم يختفى تماما جنوب خط ١٥°. وتشير الدراسات الجيوفيزيقة الى أن هذا الخندق يمثل آخر مظاهر التباعد والشد Tension Feature بين شبه الجزيرة العربية وافريقيا .[1]

أما القطاع الذى يتمشى مع خط ١٥° شمالا ، فيبدو القاع عبره أكثر ارتفاعا وانتظاما ، حيث لا يزيد العمق عن ٩٠٠ متر بالقرب من جزيرة الزبير Zubair التى ترتفع فوق مستوى سطح البحر .

وابتداء من جنوب خط ١٥° شمالا تقريبا يبدأ القاع فى الارتفاع السريع من أكثر من ٩٠٠ متر الى أكثر قليلا من مائتى متر غربى جزيرة ظقار Zuqar حيث يواصل القاع ارتفاعه السريع الى أقل من مائة متر . باستثناء قناة ضيقة يحددها خط عمق (مائتى متر) وتقع جنوب غرب جزيرة الحنيش الكبيرة مباشرة .

وبالقرب من جزيرة الحنيش ، وعلى خط عرض ٤١/ ١٣° شمالا ، يرتفع فوق القاع سد طبقى Sill بحيث يجعل المياه فوقه ضحلة لا تتجاوز بأى حال

(1) Selim, A. Physical and Chemical Oceanography of the Red Sea. - Oceangr. Mar. Biol. Ann. Rev. 1970, p. 83.



(١٠)

المائة متر . وجنوب هذا السد ، وفيما بين مخا وعصب يوجد خندق طولى معزول يزيد عمقه عن مائتى متر .

ويعود القاع مرة أخرى ويصبح أكثر ارتفاعا مع تخدد Furrowed في الجزء الأوسط ، نتيجة لوجود شق incision قاطع بالقاع ، له جوانب شديدة الانحدار . هذا الشق يشكل خانقا ضيقا يتمشى مع امتداد محور مضيق باب المندب ، ويصل عمقه الى نحو ١٧٠ مترا فى مواجهة رأس دميرا Ras Dumeira الواقعة على بعد ٢٠ كيلو مترا شمال جزيرة بريم . وهذا الخانق ضيق بصفة عامة ولا يزيد اتساعه عن ٣٤ كيلو مترا . ولا شك أن وجود الشواطىء المرجانية يؤدى الى تشويه معالم هذا الخندق الطولى بمثل ما يؤدى إلى تضيق المجرى الصالح للملاحة[1] .

والقطاع العرضى لمضيق باب المندب ، فيما بين رأس سيعان ورأس باب المندب . يوضح أن المضيق الشرقى الصغير لا يتجاوز عمقه ١٦ مترا . بينما يبلغ أقصى عمق للمضيق الغربى الكبير نحو ١٧٤ مترا . وقد يرجع ارتفاع قاع منطقة باب المندب الى طبيعة تكوين هذه الفتحة ، فكل الدلائل تشير إلى أن عملية فتح باب المندب تمثل آخر مراحل تكوين البحر الأحمر وخليج عدن ، وأن هذه العملية قد بدأت خلال البلايوسين واستمرت خلال البلايستوسين . ويستدل على ذلك من حفريات البحر المتوسط والمحيط الهندى التى اختلطت عبر منطقة خليج السويس . وقد تمت عملية فتح المضيق نتيجة لهبوط صدعى لكتلة صغيرة ومحدودة من القشرة الأرضية فى هذا الموقع . وهناك نتائج أخرى أولية تشير الى أن عملية فتح باب المندب ترجع الى فترة حديثة نسبيا نتيجة لتحرك جانبى شبه الجزيرة العربية لمسافة ٤٠ كيلو مترا تجاه الشمال بالنسبة للكتلة الافريقية . ويقدر معدل هذا التزحزح بما يتراوح بين ١ - ٢ سنتيمترا فى العام[2] .

والى الجنوب من مضيق باب المندب يبدأ القاع فى الانحدار الواضح صوب

(1) Allan T. Magnetic and Gravity over the Red Sea. - Phil. Trans., Roy. Soc. Lond. A, 267, pp. 153-180. 1970.

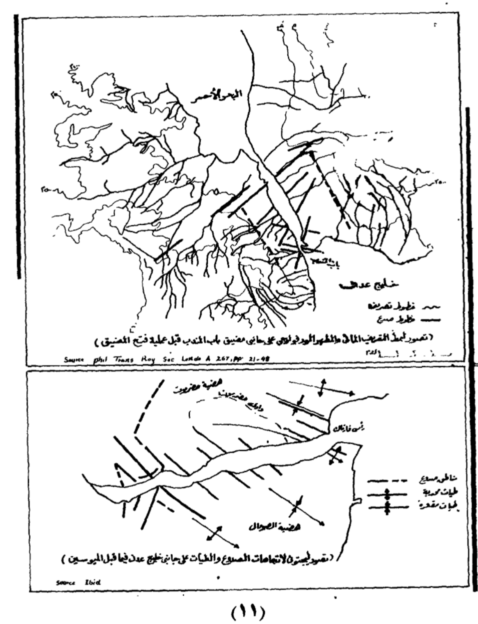
(2) Abdel-Gawad, M., Ibid, pp. 23-40.

خليج تاجوره وخليج عدن ، حيث تصل الأعماق الى أكثر من ١٠٠٠ متر . ويتميز قاع هذا الجزء من منطقة المدخل الجنوبي بأنه أكثر وعورة وأقل انتظاما من الجزء الجنوبي من البحر الأحمر . وقد يرجع ذلك الى طبيعة الظروف الجيولوجية التي أدت الى تكوين خليج عدن وتاجورة ، فضلا عن حداثة هذا التكوين .

والدلائل تشير[1] الى أن خليج عدن كان عبارة عن محيط صغير تكون نتيجة لحركة ميكانيكية أدت الى انفصال وتزحزح كتلة شبه الجزيرة العربية عن كتلة الصومال . وهذه الحركة هي المسئولية أيضا عن تكوين حافة شيبا Sheba التي تمتد فوق خليج عدن من الشمال الشرقي الى الجنوب الغربي ، هذه الحافة تشكل العمود الفقري للخليج الذى تحيط به السهول المحيطية . والدلائل الجيوفيزيقية تؤكد أن حافة شيبا تعتبر امتدادا غربيا لحافة كارلسبرج Carlsberg Ridge ، التي تنتمي لنظام حافات الوسط المحيطية World mid-ocean ride system هذه الحافات تمتد فوق قاع المحيط الهندى على شكل حرف (U) ، بحيث تبدأ الأطراف العليا للذراع الأيمن لحرف (U) بالقرب من كراتشى ، بينما تبدأ الأطراف العليا للذراع اليسرى بالقرب من جزيرة سوقطره ، وتتمشى قمم حافة شيبا مع خط عمق ٩٠٠ متر تقريبا ، فيما عدا الأطراف الغربية . وقد صاحب تكوين حافة شيبا تكون وادى صدعى أوسط ، تتخلله حافات ثانوية داخلية ، تأخذ اتجاها عاما بين الشمالى الشرقي والجنوب الغربي ، وهي تاخذ اتجاها موازيا لسلسلة من مناطق الصدوع . وأكبر هذه المناطق تتمثل فى غور علوله – فارتاك Alula-Fartak الذى يصل عمقه إلى نحو ٥٣٦٠ مترا .

أما خليج تاجورة ، فيبدو كخانق أو حوض طولى يمتد بين خطى طول ٤٣ ، ٤٥ شرقا ويشير العلماء الى أن الصدع الممتد من الشمال الشرقي الى الجنوب الغربي عبر خليج تاجورة يتطابق مع الوادى الاوسط Median Valley لخليج عدن . وتوضح مجسات الزلازل ان خليج تاجورة ضحل نسبيا ، خاصة شمال

(1) Laughton, A. The Evolution of the Gulf of Aden. - Ibid. pp. 227-



(تصور لنمط التصريف المائي والمظهر المورفولوجي على جانبي مضيق باب المندب قبل عملية فتح المضيق)

Source phil Trans Roy Sec Lond A 267, pp 21-48

(تصور ليستون لاتجاهات الصدوع والطيات على جانبي خليج عدن فيما قبل الميوسين)

Source Ibid

جيبوتى وحول رفرف جزر موسى ، ويتراوح هذه العمق بين ١٤٦٣ مترا وحوالى ٦٦٧ مترا ، وان العمق يزيد بصفة عامة تجاه الغرب ويصل إلى أكثر من ٨٠٠ متر .

مما سبق يمكن القول بان تضاريس قاع المدخل الجنوبى للبحر الأحمر تجمع بين الأعماق الضحلة والمظهر الطبوغرافى المعقد ، فالجزء الشمالى من المدخل الجنوبى (جنوب البحر الأحمر) وان تميز قاعه بالانسياب والانتظام نسبيا ، إلا أن ضحولة الأعماق أدت إلى أن يصبح أى اختلال فى انسياب القاع وانتظامه ذا تأثير واضح على الاستخدام الملاحى . لذا فإن ضحولة الأعماق مع التضرس المحدود يجعل حركة الملاحة فى هذا الجزء من المدخل الجنوبى تأخذ بصفة طابع الحرص والحذر . لتخير الأعماق المناسبة وتفادى العقبات التضاريسية .

وإذا أضفنا إلى ضحولة الأعماق قلة اتساع المسطح المائى فى هذا الجزء ، خاصة حين يزداد ضغط اليابس على الماء إلى حد الاختناق عند مضيق باب المندب ، فإن ذلك سيضاعف من تأثير الأعماق الضحلة على حركة الملاحة ، حيث يضيق المجرى الصالح للملاحة مما يستلزم ضرورة تحديد ممرات ملاحية لا يمكن تجاوزها .

ويزيد من تأثير الأعماق الضحلة على حركة الملاحة ، انتشار الشعاب المرجانية فوق القاع المرتفع مما يجعل الملاحة فى هذا الجزء تتسم بالخطورة ، خاصة تلك الشعاب المرجانية المغمورة ، التى لا تظهر فوق سطح الماء إلا فى فترات الجزر .

ولا شك أن الضوابط والقيود التى تفرضها الأعماق الضحلة فى القسم الشمالى من المدخل ستبدو أكثر وضوحاوتأثيرا بالنسبة لملاحة الأعماق . حيث أن الأعماق الضحلة ستؤدى الى تضاؤل فرصة استخدام هذا الجزء بالنسبة للغواصات ، حيث تحد الأعماق الضحلة من حرية الحركة والمناورة ، خاصة عبر مضيق باب المندب ، الذى غالبا ما تعبره الغواصات طافية فوق سطح الماء ، أو تمر من خلاله منفردة لا مجتمعة .

وتأثير الاعماق على حركة الملاحة يقل بصورة واضحة عبر خليج عدن وتاجورة ، حيث تزيد الاعماق بما يسمح بحرية الحركة الملاحية ، دون التقيد بممرات ضيقة وصارمة . ولا شك أن تعقد طبوغرافية القاع فى هذا الجزء من المدخل الجنوبى يؤدى الى أن يصبح هذا الجزء ميدانا صالحا لنشاط وعمل الغواصات ، التى تتخذ من هذه التضاريس القاعية سواتر للاخفاء والتمويه ، حيث يمكن لهذه العقبات التضاريسية تشويه وتضليل الموجات الصوتية أو فوق الصوتية المرسلة من أجهزة الاستكشاف ، لرصد الغواصات .

* *

ثانيا : الجزر : تغطى قاع المدخل الجنوبى للبحر الأحمر ، تلال مرتفعة اذ يرتفع بعضها الى ما دون سطح الماء ، وبعضها الآخر يظهر فوق السطح ، على شكل جزر ، تظل محاطة بالماء دائما بحيث لا تغمرها حتى فى حالة المد العالى .[1]

وبعض هذه الجزر ، له سمات الجزر التى تتكون على اعماق كبيرة من القاع ، وهى التى تسمى بجزر الاعماق Deep Sea Islands . مثال ذلك جزر : جبل الطير وجبل الزبير وجبل ظقار وحنيش الصغيرة والكبيرة وسوقطره . وهناك جزر مفصولة عن اليابس وترتبط به من حيث التركيب البنائى وهى التى تسمى بالجزر الساحلية Off-Shore Islands ومن أمثلة هذه الجزر الساحلية : فراسان وقمران ودهلك وفاطمة وحالب ودميرا وسيبا وبريم . وهناك أيضا جزر تتألف من الصخور الجيرية التى من أصل عضوى وهى عبارة عن بقايا ناتئة لشعاب مرجانية قديمة . وتسمى هذه الجزر باسم الجزر المرجانية ، وأحيانا باسم الجزر المنخفضة Low Islands نظرا لانخفاض منسوبها ، وتمييزا لها عن الجزر البركانية المرتفعة ومن أمثلة هذه الجزر نجد جزر بوارد وقتامة ودهابك على شط فراسان ، وجزر سيل سيكان وحارمل وسيل حارمل على شط دهلك ، وجزر موسى عند مدخل خليج تاجورة .

(١) ابراهيم العنانى . النظام القانونى للجزر . – قانون البحار الجديد والمصالح القومية . – القاهرة : معهد البحوث والدراسات العربية ، ١٩٧٧ م ص ص : ١١١ – ١١٢ .

الجزر في منطقة المدخل الجنوبي للبحر الأحمر

خليج عدن

(١٢)

ودراسة الجزر وفقا للتقسيم القائم على ظروف النشأة والتكوين لا يكفى لبيان دور هذه الجزر فى الجغرافيا السياسية لمنطقة المدخل الجنوبى ، لذا يمكن دراسة هذا الدور طبقا للتقسيم العام لمنطقة المدخل ، وهو التقسيم القائم على تصور جغرافى سياسى .

جزر منطقة الارتباط الرئيسى :

ونعنى بها الجزر التى تتحكم بقوة وبطريق مباشر فى مضيق باب المندب وتشمل هذه المجموعة جزر بريم ، اويستر ، وسيبا ، ودميرا ، وعصب ، وحالب :

١ – **جزيرة بريم** : وتقع فى داخل المسطح المائى لمضيق باب المندب ، بحيث تبعد عن الجانب الآسيوى بنحو ٣٫٨ كيلو مترا وعن الجانب الافريقى بنحو ٢١٫١ كيلو مترا . ولذا فان موقع هذه الجزيرة لا يتيح لها فقط التحكم فى محور الحركة الطولى بين الشمال والجنوب ، بل يتيح لها أيضا التحكم فى سواحل المضيق الآسيوية والافريقية على حد سواء .

ومن هنا يمكن القول بأن السيطرة على سواحل المضيق لا تكفى للوصول الى درجة التحكم الكامل فى مضيق باب المندب دون السيطرة على جزيرة بريم . فجزيرة بريم اذن هى بمثابة مفتاح لضفتى باب المندب .

ولعل ذلك قد يفسر لنا لماذا كانت جزيرة بريم منذ القرن السادس عشر محورا لاهتمام القوى العالمية ، ابتداء من البرتغاليين ومرورا بالفرنسيين والانجليز وانتهاء بالسوفييت . ولعل ذلك قد يفسر لنا أيضا لماذا حرصت بريطانيا بعد احتلالها عدن عام ١٨٣٩ على احتلال بريم عام ١٨٥٧ لتأمين السيطرة الكاملة على المدخل الجنوبى للبحر الأحمر . كما أن ذلك قد يوضح لنا لماذا حرصت بريطانيا فى الفترة السابقة لاعلان استقلال عدن والجنوب العربى على تدويل جزيرة بريم

جزيرة بريم

ووضعها تحت الاشراف الدولى . ولعل فكرة تدويل بريم هى امتداد لفكرة تدويل قناة السويس أو المدخل الشمالى للبحر الأحمر.[1] .

وجزيرة بريم يمكن النظر اليها على أنها امتداد ارضى لليابس الآسيوى ، وموضع قدم متقدم له داخل مياه مضيق باب المندب . ولذا فان السيطرة على بريم لاستغلال موقعها الحاكم . تقتضى ضرورة السيطرة على الساحل اليمنى القريب ، الذى يعتبر ظهيرا مباشرا لجزيرة بريم من ناحية ، وموطىء قدم يسهل القفز منه على جزيرة بريم وتهديدها .

وجزيرة بريم تكاد تستمد أهميتها الاستراتيجية كلية من موقعها ، إذ أن خصائصها الموضعية لا تشارك فى صنع هذه الأهمية ، إن لم تكن تحد منها . فجزيرة بريم التى تبلغ مساحتها ١٢٫٨ كيلو مترا مربعا ، تتكون أساسا من الصخور النارية السطحية التى يمثل البازلت بلونه القاتم أوضح مكوناتها . وتغطى الرمال المنقولة بواسطة الرياح هذه الصخور فى بعض الأجزاء ، خاصة فى شمال الجزيرة .

وسطح جزيرة بريم يغلب عليه الاستواء ، بحيث أن أعلى نقطة فى الجزيرة لا يزيد ارتفاعها عن ٦٨٫٩ مترا ، وهى التى تقع فى وسط الجزيرة تجاه الشرق . كما يقطع سطح الجزيرة عدد من الأودية الجافة أو شبه الجافة .

وسواحل بريم يغلب عليها فى معظم أجزائها الطابع الصخرى المرتفع ، خاصة السواحل الجنوبية والشرقية ، التى تظهر فى معظم قطاعاتها على هيئة جروف عالية نسبيا . وتمتد أمام هذه السواحل مناطق غاطسة ضحلة ، تظهر بعض أجزائها الصلبة على هيئة نتوءات ، تمثل عقبة كبيرة وخطرا داهما على حركة الملاحة بالقرب من السواحل . علاوة على ذلك فإن الشعاب المرجانية تنتشر فوق السواحل الغاطسة على هيئة حواجز موازية لخط الساحل ، وأحيانا تظهر على هيئة حافات بيضاء مرتفعة وأحيانا أخرى منخفضة ومغمورة بالمياه ، بحيث يصبح الماء فوقها ذا لون فاتح .

(١) عبد الله شاكر . النظرية العامة للمضايق . - جامعة القاهرة : كلية الحقوق ، ١٩٧٤ م ص ٣٧٦ .

والساحل الجنوبي للجزيرة يتخلله خليج بحرى كبير نسبيا ، ينحصر مدخله بين رأس بيرى Pirie ورأس لي Lee التي تقع الى الجنوب الشرقى من رأس بيرى وعلى بعد كيلو متر واحد منها . وتقوم رأس موراى Murray بتقسيم هذا الخليج الى قسمين ، ويقوم مرفأ الجزيرة فى القسم الغربي . اما القسم الشرقي من الخليج فهو يعد شبه مغلق نتيجة لكثرة المخاضات والنتوءات القاعية . ويتراوح عمق الخليج الغربي بين متر واحد عشر مترا وتتخلله بعض المضاحل التي تشكل عقبة ملاحية داخل المرسى .

ولا شك أن ظروف الموضع السيئة قد انعكست بوضوح على ضعف قدرة الجزيرة على استيعاب السكان ، الذين بلغ عددهم عام ١٩٦٤ م حوالى ٢٥٠ نسمة فقط[١] ، يزاولون التجارة والصيد .

وجزيرة بريم بحكم موقعها المكشوف Exposed Location ، وقلة تضرس سطحها والطبيعة الصخرية الغالبة على تكوينها فانها تعتبر قاعدة غير مرغوبه للاستخدام العسكرى خاصة وأن إمكانيات مرفأ الجزيرة متواضعة للغاية . لذا فإن استخدام جزيرة بريم كقاعدة عسكرية وبحرية يتطلب إمكانيات تقنية ومادية كبيرة لا تتوافر إلا للقوى العظمى .

٢ — جزيرة أويستر Oyster : (٤٠/ ١٢ شمالا — ٢٨/ ٤٣ شرقا) تقع على بعد ٢٥٠ مترا تقريبا جنوب غربي رأس باب المندب ، وعلى مسافة تقرب من ثلاثة كيلو مترات شمال شرق جزيرة بريم .

وهذه الجزيرة تعرف أحيانا باسم منطقة الشيخ ماعلو Sheikh Malu [٢] وذلك يرجع الى أنها عبارة عن جزء بارز فوق سطح الماء من شط ساحلي غارق يمتد أمام رأس باب المندب فى اتجاه الجنوب الغربي . وهذه الجزيرة أو المنطقة تحتفظ باتصالها برأس باب المندب عن طريق افريز صخرى يمتد تحت الماء . ويبلغ ارتفاع أعلى منسوب بها حوالى ١٧٫٣ مترا . ولذا يمكن القول بأن منطقة

(1) Red Sea and Gulf of Aden Pilot, p. 147.
(2) Ibid, p. 145.

الشيخ ماعلو أو جزيرة اويستر ذات موقع حاكم يشرف مباشرة على الحركة داخل المضيق ، وان كان يقلل من أهميته وقوعه على المضيق الشرقى الصغير.

٣ – جزيرة سيبا Jezīrat Seda تقع شرقى رأس سيعان ، Si Ane على مسافة تتراوح بين ٤ر٥ و ١٣ر٥٦ كيلو مترا . وهى عبارة عن مجموعة من الجزر الصغيرة ، تتكون من الصخور البركانية . وهذه المجموعة تتألف من ست جزيرات ، وهى تمتد على هيئة سلسلة من الشمال الغربى الى الجنوب الشرقى ، وأكبر جزر هذه المجموعة تتمثل فى الجزيرة الكبيرة Grande التى يبلغ ارتفاعها نحو ١١٣ مترا .

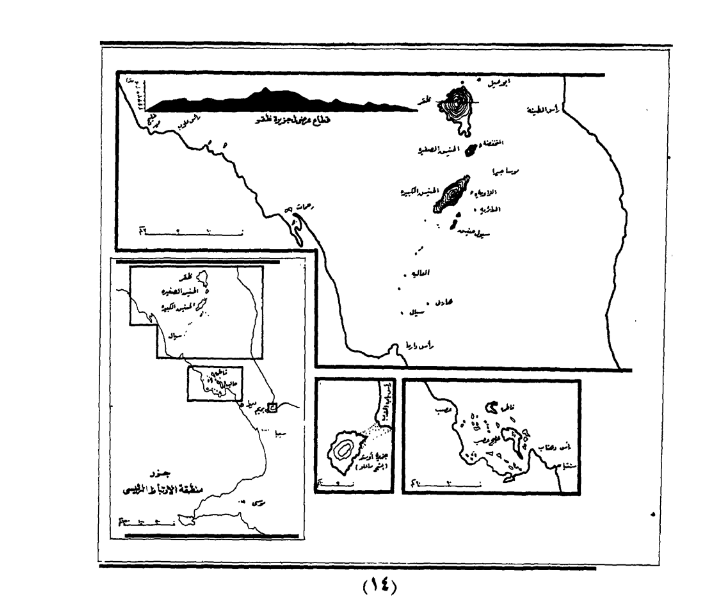
وبالرغم من صغر جزر سيبا الا أن انتشارها على مسطح كبير نسبيا ، وبشكل اعتراضى ، عند مدخل المضيق الغربى الرئيسى ، يضاعف من أهميتها كموقع حاكم يشرف مباشرة على المسارات الملاحية الرئيسية عبر مضيق باب المندب .

٤ – جزيرة دميرا Dumeira : تقع على بعد ٣ر١ كيلو مترا شرقى رأس دميرا وعلى بعد ٢٤ كيلو مترا شمال غرب جزيرة بريم ، وعلى بعد ٢٨ كيلو مترا شمال ، شمال – غرب رأس سيعان . وهى بهذا الموقع تشرف مباشرة على طريق الاقتراب الشمالى المؤدى الى باب المندب ، خاصة وأنها تشرف من منسوب مرتفع نسبيا على هذا الطريق ، حيث يبلغ ارتفاعها حوالى ٧٩ر٩ مترا ، فوق مستوى سطح البحر.

٥ – جزر خليج عصب : وتقع هذه الجزر فى مواجهة الساحل الاريترى ، فيما بين رأس دهبة جنوبا ورأس لوما R. Luma شمالا .

ويبلغ عدد جزر هذه المجموعة حوالى خمسة وعشرين جزيرة ، قليلها كبير وكثيرها صغير. وهذه المجموعة تشمل جزراً أهمها : فاطمة ، حالب ، دركوس ، أم البحر ، هوايهد Huihed ، جورنا ، دارماكيا (درمتشه) واوربكيا (اورشيا) .

ولا شك أن أهم جزر هذه المجوعة ، هما جزيرتا فاطمة وحالب نظرا لكبر


قطاع عرضي لجزيرة زقر
زقر
أبو عيل
الحنيش الصغير
الحنيش الكبير
سيال
جزر
منطقة الارتباط الرئيسى

حجمها النسبى ولوقوعها بعيدا عن الساحل ، بالقرب من طريق الاقتراب الشمالى لباب المندب .

ا – جزيرة فاطمة Fatma تقع على بعد عشرة كيلو مترات من الساحل الاريترى تجاه الشرق ، وعلى بعد ٦٠ كيلو مترا شمال غرب جزيرة بريم ، وتبلغ مساحة فاطمة حوالى ثمانية كيلو مترات مربعة .

والجزيرة بصفة عامة منخفضة ، لا يزيد منسوب اعلى نقطة بها عن ١٥ مترا ، وتتمثل فى رأس فاطمة ، التى تمثل الطرف الشمالى الشرقى للجزيرة .

وسواحل الجزيرة بصفة عامة هدابية ، تتداخل معها الشعاب المرجانية ، التى تمتد أمام الساحل فى بعض الأجزاء الى ما يقرب من نصف كيلو متر . ويصل امتداد هذه الشعاب الى أكثر من ثمانية كيلو مترات جنوب شرق الجزيرة . ولاشك أن الشعاب المرجانية تشكل عقبة رئيسية أمام استخدام الجزيرة كقاعدة بحرية كبيرة بما يتلاءم مع خطورة وأهمية موقعها البحرى بالنسبة لباب المندب . وقد أمكن لإسرائيل أن تستخدم هذه الجزيرة كقاعدة بحرية[1] محدودة لخدمة زوارق الطوربيد الخفيفة ، ذات الغاطس المحدود ، التى تلائم العمل فى مثل هذه البيئة البحرية . وتقع القاعدة الاسرائيلية فى الطرف الجنوبى الشرقى من الجزيرة .

ب – جزيرة حالب Haleb يبعد طرفها الشمالى حوالى خمسة كيلو مترات جنوب جزيرة فاطمة ، حيث تمتد الجزيرة تجاه الجنوب الشرقى لمسافة تبلغ نحو ثلاثة عشر كيلو مترا حتى تكاد تلامس بطرفها الجنوبى اليابس الافريقى الذى يبعد عنها بأقل من كيلو متر .

وجزيرة حالب تبلغ مساحتها حوالى ٢٢ كيلو مترا مربعا ، وهى منخفضة بصفة عامة وتغطى بعض أجزائها أعشاب وأشجار هزيلة تلائم ظروف الجفاف .

---

(١) عبد الله النفيس . اريتريا شأن حزيرى عربى . – دراسات الخليج والجزيرة العربية . العدد ٨ ، ص ص : ٦٥ – ٧٩ .

وسواحل الجزيرة هدابية مرجانية ، والجزء الغربى منها يضم بحيرة شاطئية Lagoon يبلغ عمقها نحو ٢ر٤ مترا .

وحالب تشارك فاطمة فى إشرافها على طريق الاقتراب الشمالى لباب المندب ، وتستخدمها إسرائيل أيضا منذ عام ١٩٧١ لخدمة نشاطها البحرى فى منطقة المدخل الجنوبى .

٦ - مجموعة جزر الطرف الجنوبى لمنطقة التحكم الرئيسى وتتمثل فى جزر موسى Musha ، التى تقع على بعد ٨٨ كيلو مترا جنوب غربى جزيرة بريم ، وفى مدخل خليج تاجورة .

وجزر موسى عبارة عن مجموعة من الجزر المرجانية الصغيرة ، فهى أجزاء بارزة من شعاب مرجانية تغمرها مياه البحر . ولا يزيد ارتفاع هذه الجزر عن ١٢ مترا فوق سطح البحر .

وتعتبر جزيرة موسى أهم وأكبر جزر هذه المجموعة ، حيث تمثل الطرف الشرقى لهذه المجموعة . وهى تبدو من ناحية الشرق كما لو كانت شطاً داكن اللون تتخلله فنارة مضيئة . والجزء الشمالى من جزيرة موسى يبدو على هيئة هضبة تسمى بالعقرب .

ولاشك أن جزر موسى تستمد أهميتها من موقعها الحاكم عند مدخل خليج تاجورة ، الذى يبدو كانبعاج داخل اليابس الأفريقى ، ومنفذ بحرى رئيسى للوحدات المحيطة به . وجزر موسى تكاد تتوسط المسافة أهم موانىء خليج تاجورة ، وهما ميناءا أوبوك فى الشمال وجيبوتى فى الجنوب . ولعل أهمية هذه الجزر قد تفسر حقيقة التنافس الاستعمارى الذى قام حولها بين فرنسا وانجلترا ، لأن السيطرة عليها يعنى إمكانية التحكم فى خليج تاجورة من ناحية وطريق الاقتراب الجنوبى لباب المندب من ناحية أخرى .

٧ - مجموعة جزر الطرف الشمالى لمنطقة التحكم الرئيسى : وتتمثل فى مجموعة من الجزر ، أهمها جزر : أبو عيل ، وظقار ، الحنيش الصغيرة ،

الحنيش الكبيرة ، المرتفعة High Island المنخفضة Low Island
الدائرية Round Island ، الزاوية Quoin Island ، القريبة Near Island
هاربي Harbi Island واللسان Tounge Island ثم سيال Sayal Island
التي تمثل النهاية الجنوبية لهذه المجموعة الجزرية .

وهذه الجزر في مجموعها تشكل عقبة تعترض طريق الاقتراب الشمالي لباب المندب ، حيث تنتشر هذه الجزر على محور طولي مائل ، يمتد بين الشمال الشرقي والجنوب الغربي ، ويبلغ طوله حوالي ٥٣ كيلو مترا ، وتمثل جزيرة أبو عيل ، طرفه الشمالي الشرقي ، وهي لا تبعد عن الساحل الآسيوي ، الا بنحو ١٨ كيلو مترا ، في حين تمثل جزيرة سيال طرفه الجنوبي الغربي ، ولا تبعد عن الساحل الأفريقي إلا بنحو ٣٦ كيلو مترا .

ومن هنا يمكن القول بأن هذه المجموعة الجزرية تعترض الحركة من والى باب المندب من ناحية الشمال ، وتتحكم فيها من خلال منافذ وقنوات ملاحيه محددة .

وفيما يلي دراسة موجزه لبعض هذه الجزر

ا - جزر ابو عيل Abu Ail : وهي عبارة عن مجموعة من الجزر الصغيرة ، التي تعرف أحيانا باسم جزر أبو علي . وهذه الجزر بصفة عامة جزر قاحله ، يميل لون صخورها الى اللون البني الفاتح مما يجعلها هدفا يصعب رؤيته وتمييزه ليلا . وهذه الجزر خالية من السكان تقريبا فيما عدا اطقم تشغيل الفنارة الموجودة على جزيرة أبو علي الواقعة على بعد أربعة كيلو مترات ونصف شمال شرقي جزيرة جبل ظقار ويشرف على تشغيل هذه الفنارة شركة اثيوبية تقوم بالسيطرة والاشراف عليها .[1] وتأتي أهمية جزيرة أبو علي من موقعها الذى يشرف على المجرى الملاحي ، الواقع بينها وبين جزير ظقار ، والذى يسمى « قناة أبو علي » ، وهي عميقة وخالية تقريبا من العقبات الملاحية . لذا فالجزيرة تعد نقطة ارتكاز

---

(١) صلاح الدين فهمي ، استراتيجية البحر الأحمر في اطار حرب أكتوبر عام ١٩٧٣ . - بحث مقدم الى سمنار الدراسات العليا للتاريخ الحديث عام ١٩٧٩ - كلية الآداب جامعة عين شمس

هامة مجال العمل للتعرض لخطوط المواصلات البحرية فى جنوب البحر الأحمر.

ب - جزيرة جبل ظقار Zuqar : تقع جنوب غربى جزيرة أبو على . وهى تعد من أكبر جزر هذه المجموعة ، حيث تبلغ مساحتها نحو ١٣٠ كيلو مترا مربعا . وهذه الجزيرة تتكون من الصخور البركانية المغطاة فى بعض الأجزاء بفرشات من الحصى والجلاميد والزلط . ويعلو سطح الجزيرة مجموعة من الهضاب والتلال العالية القاحلة ، التى يصل ارتفاع أعلى قممها الى نحو ٦٢٣ مترا . ولعل الارتفاع الشاهق نسبيا للجزيرة يعطى لها فرصة مراقبة التحركات البحرية بسهولة . وجزيرة ظقار خالية من السكان تقريبا ولكنها موطىء قدم للصيادين ، خاصة فى الفترة ما بين فبراير ويونيو [١] .

وعلى الرغم من تبعية هذه الجزيرة لليمن الشمالية ، الا أن خلوها من السكان جعلها مطمعا لقوى أخرى ، حيث قامت إسرائيل فى منتصف عام ١٩٧٢م باقامة محطة لاسلكى ورادار على سطح هذه الجزيرة لخدمة أغراضها العسكرية والاستراتيجية فى منطقة المدخل الجنوبى للبحر الأحمر [٢] .

جـ - جزيرة الحنيش الصغيرة : تقع على بعد ٢٫٧ كيلو مترا جنوب شرقى جزيرة ظقار ، حيث تفصل بينهما قناة عميقة نسبيا وخالية من العقبات .

وجزيرة حنيش الصغيرة يغلب عليها المظهر الجبلى المتضرس الوعر ، ويصل ارتفاع أعلى قممها الى نحو ١٩١ مترا ، ومع ذلك يصعب تمييز أعلى هذه القمم نظرا لتضرس السطح وتقارب مناسيب الارتفاع .

د - جزيرة الحنيش الكبيرة : تقع الى الجنوب من حنيش الصغيرة ، وعلى مسافة تبلغ نحو خمسة كيلو مترات ، وتفصل بينهما قناة عميقة خالية من العقبات

---

(1) Red Sea and Gulf of Aden Pilot. op. cit. p. 127.

(٢) قامت بانشاء هذه المحطة كعمل مضاد وسريع لقيام مجموعة من الفدائيين عام ١٩٧١ بالهجوم على ناقلة (كورال سى) وهى تعبر باب المندب . يمكن مراجعة : محمد عبد الفتاح . محور شرم الشيخ - رأس ستيان ، القاهرة : المجلة العسكرية للقوات المسلحه ، نوفمبر ١٩٧٣ ، ص ص : ٤١ - ٥٢ .

الملاحية . وهذه الجزيرة تتكون من الصخور البركانية ، التى تغطيها فى بعض الأجزاء فرشات من الحصى والزلط . وسطح الجزيرة جبلى وعر ، تتخلله مجموعة من الهضاب والتلال والاودية العميقة . ويبلغ ارتفاع أعلى قممها نحو ٤٠٧ مترا ، وهى قمة تكاد تتوسط الجزيرة .

وتبلغ مساحة الحنيش الكبيرة حوالى ٧٠ كيلو مترا مربعا ، ولكنها مع ذلك غير مأهولة بالسكان وتتبع رسميا اليمن الشمالية حيث تعد جزءا من لواء صنعاء .

* *

جزر منطقة الارتباط الثانوى :

ونعنى بها الجزر التى ترتبط جزئيا وبطريق غير مباشر بباب المندب وذلك بحكم بعدها النسبى عن المضيق .

وبحكم موقع هذه الجزر وطبيعة انتشارها داخل المسطح المائى ، فهى تعين وتحدد المجرى الملاحى ، بحيث يمكن النظر اليها على انها تشكل مداخل أو بوابات لمنطقة التحكم الرئيسية وبؤرتها المتمثلة فى باب المندب .

١ – جزر البوابة الشمالية : وتشمل بصفة عامة كلا من جزر فراسان وقمران والطير والزبير على الجانب الآسيوى ، وجزر شط دهلك على الجانب الافريقى . ويبلغ اتساع هذه البوابة حوالى ١٥٠ كيلو مترا .

ا – جزر البوابة الشمالية (الجانب الآسيوى) :

– جزر شط فراسان : تقع فى مجاذاة الساحل الآسيوى . وهى عبارة عن نتوءات بارزة من الشط الغائض المعروف باسم فراسان ، والذى يمتد من جزيرة وادى Wadi شمالا (٩/ ٢٠ شمالا – ١٦/ ٤٠ شرقا) حتى جزيرة قمران جنوبا .

وشمال خط ١٠/ ١٧ شمالا تقل بوضوح كثافة هذه الجزر ، مما يطمس دورها فى تضييق الخناق على المجرى الملاحى وتشكيل البوابة الشمالية للمدخل الجنوبى للبحر الأحمر . ولذا يمكن القول بأن جزر شط فراسان التى تدخل فى الدراسة هى تلك الواقعة بين خطى عرض ١٠/ ١٧ ، ٣٠/ ١٥ شمالا ، أو فيما

خليج عدن

جزر منطقة الارتباط الثانوى
(جزر الجوابات)

الاخوين

عبد الكورى

سوقطرة

(١٥)

بين جزيرة جبل محمد شمالا وجزيرة قران جنوبا . كما تمتد هذه الجزر فيما بين خطى طول ٤٥/ ٤٢ ، ١٠/ ٤١ شرقا وفيما بين الساحل الآسيوى وجزيرة سيل مكاوى Sail Mäkaw . واذا وضعنا فى الاعتبار أن عدد الجزر فى هذا القطاع من الشط تبلغ حوالى ٦٧ جزيرة ، تتخللها شعاب مرجانية ونتوءات صخرية ومضاحل ، فضلا عن الأعماق الضحلة فاننا ندرك أن هذا الجزء من السطح المائى ملىء بالعقبات التى تجعل من حركة الملاحة شديدة الصعوبة ومحفوفة بالمخاطر .

وتنقسم جزر شط فراسان الى عدة مجموعات ، يمكن التمييز بينها على النحو التالى :

جزر فراسان : عبارة عن مجموعة جزر أهمها فراسان ، السجيد ، دمسوك ، ابو غنم وديسان . وأكبر جزر هذه المجموعة تتمثل فى جزيرتى فراسان الكبيرة (٤٥٠ كيلو مترا مربعا) والسجيد Segid (٢١٦ كيلو مترا مربعا) ، وهما فى الواقع يشكلان معا جزيرة واحدة ، حيث يفصل بينهما شريط مائى ضحل .

ويغلب المظهر الجبلى على سطح الجزيرتان ، حيث تنتشر التلال التى تتخللها الأودية ، وهذه التلال تتكون من الصخور المرجانية القديمة ، وأهمها جبل القصر ، الذى هو عبارة عن تل دائرى صغير يقع على الجانب الشرقى من جزيرة فراسان الكبيرة .

وبالرغم من الطبيعة الهدابية لسواحل الجزيرة الا أنه ليس هناك سوى عدد محدود من المراسى ، التى لا تصلح الا لاستقبال القوارب الصغيرة ، نظرا لعدم انتظام القاع وضحولة الاعماق وانتشار الشعاب المرجانية .

ولا تتوفر أى بيانات عن عدد السكان ، الا أنه يمكن القول بأنهما من الجزر القليلة المأهولة بالسكان ، حيث يتركز السكان بوضوح على الشواطىء ، خاصة فى مناطق الخلجان الرئيسية والمراسى . وأهم مراكز الاستقرار تتمثل فى قرى السجيد على الشاطىء الشمالى الغربى لخور سجيد ، وقرية فراسان التى تقع

بالقرب من خليج عتابه ، الواقع جنوب غرب فراسان الكبيرة ، فضلا عن قرية سعير Sair والحله على الشاطىء الغربى للجزيرة الكبيرة .

وتركز السكان على السواحل وحول الخلجان والمراسى يعنى أن النشاط الرئيسى للسكان يتمثل فى صيد البحر ، خاصة اللؤلؤ والأصداف . ولقد شهدت هذه الجزر هجرة واسعة من جانب أهلها الى المدن الرئيسية فى السعودية كنتيجة للتغييرات التى صاحبت الانقلاب النفطى ولصعوبة الحياة فى هذه الجزر .

جزر قمران : وتضم مجموعة من الجزر ، أهمها : قمران وعقبان والبوارد . وهذه الجزر تقوم على شط غائص يعتبر امتدادا جنوبيا لشط فراسان .

وتعتبر جزيرة قمران اهم وأكبر جزر هذه المجموعة ، اذ تبلغ مساحتها نحو ٢٠٤ر٨ كيلو مترا مربعا ، وهى تقع على مسافة تتراوح بين ٣ ، ١٢ كيلو مترا من الساحل اليمنى ، بحيث لا يفصلها عنه إلا شقة مائية يبلغ عمقها حوالى ثمانية أمتار .

وبالرغم من أن الجزيرة تواجه ساحل اليمن الشمالية ، إلا أنها تتبع اليمن الجنوبية ، وذلك بحكم أن هذه الجزيرة كانت تابعة لبريطانيا ، وتطالب اليمن الشمالية حاليا بهذه الجزيرة .

وسطح قمران سهلى منخفض ، يرتفع قليلا تجاه الجنوب ، حيث تنتشر عدة تلال أهمها جبل اليمن الذى لا يزيد ارتفاعه عن ٢٤ مترا فوق سطح البحر .

وسواحل الجزيرة هدابيه ، خاصة ساحلها الشرقى ، الذى يتخلله خليج كبير نسبيا يقع بين رأس دوجلاس شمالا ورأس التويس Tuwais جنوبا .

وسكان جزيرة قمران يمنيون ، اذ بلغ عددهم عام ١٩٥٩ م نحو ٢٥٠٠ نسمة[1] ، وكغيرها من جزر المدخل الجنوبى ، فقد تعرض سكانها لجذب مناطق

(١) أحمد يوسف . التطورات الاخيرة فى الجنوب المحتل . – السياسة الدولية . – العدد ١٠ ، ١٩٦٧ ، ص ص ١٤١ – ١٤٧ .

البترول الغنية ، ففقدت الكثير من سكانها ، بحيث لا يتجاوز عددهم الآن الألف نسمة[1] ، وهم خليط من العرب والاثيوبيين والصوماليين والهنود . وهم يتركزون فى ثلاث قرى رئيسية هى : يمن ، قران ومكرم ، وتقع جميعها على الساحل الغربى الذى يواجه البحر المكشوف ، حيث يعملون بالصيد .

وجزيرة قران كانت دائما أحد مواطىء القدم الرئيسية للقوى الطامعة فى السيطرة على المدخل الجنوبى للبحر الأحمر ، فتعاقب عليها البرتغاليون والبريطانيون ، الذين احتلوها عام ١٩٥٩ م واستخدموها لفترة طويلة كحجر صحى للحجاج الهنود والاندونيسيين وهم فى طريقهم لمكة . كما أن هذه الجزيرة استخدمها المماليك كخط دفاع عن البحر الأحمر أمام الغزو البرتغالى .

جزيرة جبل الطير : تقع على بعد ٨٤ كيلو مترا من الساحل اليمنى ، وعلى مسافة تبلغ ٦٨ كيلو مترا شمال غرب جزيرة قران . وهى جزيرة من أصل بركانى حديث على شكل مخروطى ، له قمة واحدة يبلغ ارتفاعها ٨ر٢٤٣ مترا ، وتتخلل سطح الجزيرة عدة فوهات بركانية وليس بها أى دلائل على حدوث ثوران حديث .

وجزيرة جبل الطير التى تبلغ مساحتها حوالى ثمانية كيلو مترات مربعة ، غير آهلة بالسكان ، فيما عدا أطقم تشغيل الفنارة ، التى تشرف على إدارتها شركة أثيوبية ، وهى نفس الشركة التى تقوم بإدارة فنارة جزيرة أبو على .[2] .

جزيرة جبل الزبير : وهى عبارة عن مجموعة من الجزر الصغيرة ، التى تقع على بعد ٤٢ كيلو مترا جنوب شرق جزيرة جبل الطير ، وعلى بعد ٥٧ كيلو مترا من الساحل اليمنى . وهذه المجموعة تضم عدة جزر أهمها جزر الزاوية Quoin (٤٥ مترا) ، الكومة Haycock (١٦٦ مترا.) ، المنخفضة Low (٦ر١٤ مترا) ، سابا Saba (١١٦ مترا) . وجزيرة القمة الوسطى Centre Peak (١٧٢ مترا) التى تمثل النهاية الجنوبية الشرقية لمجموعة الزبير .

---

(1) Arab Information Center. People's Democratic Republic of Yemen. - N.Y., 1973, p.2.

(٢) صلاح الدين فهمى . المصدر السابق .

أما جزيرة جبل الزبير ، فتقع على بعد ٥ر١ كيلو مترا جنوب شرق جزيرة سابا ، وهى تعتبر من أكبر جزر هذه المجموعة ، حيث تبلغ مساحتها حوالى ١٧ كيلو مترا مربعا ، ويصل ارتفاعها إلى ٢٢٣ مترا .

ب – جزر البوابة الشمالية (الجانب الافريقى) :

وتتمثل فى مجموعة جزر شط دهلك Dahalak ، الذى يمتد تجاه الجنوب الشرقى لمسافة ٣٢٩ كيلو مترا ، بحيث تبعد حافته الخارجية عن الساحل الأفريقى بمسافة تتراوح بين ٥٤ ، ١٤٤ كيلو مترا .

وتنتشر فوق دهلك ما يقرب من ٨٢ جزيرة ، معظمها صغير الحجم ، يتكون من الصخور المرجانية ، ويحيط بمعظمها الشعاب المرجانية الكثيفة . لذلك فإن حركة الملاحة بين هذه الجزر تتسم بالصعوبة البالغة ، خاصة وأن القنوات الملاحية الفاصلة بين هذه الجزر متواضعة الأعماق ، يكتنفها الكثير من المخاضات الضحله Shoals ويستثنى من ذلك القناة الواقعة بين جزيرتى حارمل Harmil وجزيرة انتيانتور Entaentor ، الواقعة على بعد ١٥ كيلو مترا جنوب شرق حارمل . وهذه القناة تمثل الطريق الوحيد المؤدى الى مصوع ، وهى خالية من العقبات وتصلح لمرور السفن التجارية .[1]

وتعتبر جزيرة دهلك الكبيرة أهم وأكبر جزر هذه المجموعة ، إذ تبلغ مساحتها نحو ٨٠٠ كيلو مترا مربعا ، وتقع على الجانب الغربى لشط دهلك ، وعلى بعد ٤٣ كيلو مترا تقريبا من الساحل الافريقى المواجه .

وهذه الجزيرة تتكون من الصخور المرجانية ، وسطحها يميل الى الاستواء والانخفاض وأعلى أجزائها يتمثل فى جبل قسيم Kusum الذى يقع بالقرب من رأس انتالو Antalo هذه الرأس تمثل الطرف الشمالى الغربى للجزيرة .

وسواحل الجزيرة هدابية ، كثيرة التشرشر ، حيث يتخلل الساحل الشرقى منها خليج تتخلله جزيرة صغيرة تسمى عروه Arwa ، كما يكتنف الساحل الغربى

(1) Red Sea and Gulf of Aden Pilot, p. 241

خليجا صغيرا آخر يسمى بخليج موس نيفت Mus Nefit ، تقع عند مدخله جزر مرجانية ، تكاد تغلقه تماما .

٢ - جزر البوابة الجنوبية :

وتتمثل فى كل من جزر عبد الخورى. والاخوين وسوقطرة ، التى تقع عند مدخل خليج عدن ، على بعد يتراوح بين ٣٥٠ ، ٤٠٠ كيلو مترا جنوب شرق رأس فارتاك على الساحل الآسيوى المواجه ، وعلى مسافة تتراوح بين ٩٠ ، ٣٣٥ كيلو مترا شمال شرق رأس عسير (جر ادفوى) .

وهذه المجموعة الجزرية بنفورها عن رأس عسير تجاه الشمال الشرقى واقترابها نسبيا من رأس فارتاك قد ضيقت من اتساع مدخل خليج عدن (٣٥٠ كيلو مترا) ، وأصبحت أكثر قربا من خطوط ومسارات الحركة الملاحية عبر خليج عدن ، الذى يعد بمثابة « عتبة » أو خشبة قفز للدخول إلى باب المندب .

ولا شك أن الوصول الى درجة تحكم عالية فى الشقة البحرية المحصورة بين هذه الجزر والساحل الآسيوى ، والتى تتميز باتساعها النسبى (٣٥٠ كيلو مترا) يتطلب ضرورة السيطرة على الجانبين معا ، وإخضاعهما لسيادة واحدة ، حيث أن السيطرة على جانب دون الآخر سوف يضعف من درجة التحكم فى هذه الشقة البحرية الواسعة نسبيا . بل إن الوجود على جانب واحد قد لا يصبح مأمونا دون تأمين الجانب الآخر ، وإبعاده عن سيطرة القوى المنافسه المناوئة ، التى ستحرص على تحقيق درحة عاليه من السيطره التى لا تتحقق إلا بالجمع بين الجانبين .

ولعل ذلك قد يفسر لنا لماذا حرصت بريطانيا بعد احتلالها لعدن ، على فرض سيطرتها بالقوة على جزيرة سوقطره ، بالرغم من توافر كل عوامل الطرد فى

• عبد الخورى جزيرة صخرية يعيش عليها ما يقرب من ١٥٤ شخصا فقط يعملون فى صيد وتجفيف سمك القرش أو ما يسمى باللخم . أما الأخوين فهما جزيرتان صغيرتان ، الأولى اسمها سمحا يعيش عليها ٦٤ شخصا ، والثانية دارزه لا يعيش عليها أحد . يمكن مراجعة : سليم الزبال . سقطرى : تحسبها جزيرة أهل الكهف . - العربى : العدد ١٥٢ ، يوليو ١٩٧١ ، ص ص : ٨٤ - ١٠٦ .

هذه الجزيرة . ولاشك أن أحد العوامل الرئيسية التى دفعت بريطانيا لذلك تتمثل فى محاولات فرنسا فى ذلك الوقت لفرض سيطرتها على الجزيرة . كما أن ذلك قد يفسر لنا أيضا حرص الاتحاد السوفييتى فى الوقت الحاضر على ضرورة التواجد الفعال فى جزيرة سوقطرة ، ليس لايجابيات موقعها فحسب بل أيضا لتأمين وجوده على ساحل عدن ، وتجنب وقوعها فى يد القوة المنافسة .

وتعتبر جزيرة سوقطره Socotra • أكبر جزر هذه المجموعة ، حيث تبلغ مساحتها نحو ٣١٠٠ كيلو مترا مربعا وهى تقع فى نهاية المجموعة تجاه الشمال الشرقى . ومن هنا تأتى أهمية سوقطره ، حيث تمثل أكثر الجزر قربا من الساحل الآسيوى المواجه . وأكثر الجزر اشرافا على مسارات الحركة الملاحية المتبادلة بين بحر العرب وخليج عدن فهى تقف كالحارس عند المدخل الجنوبى للبحر الأحمر . ولذلك فان البرتغاليين جعلوها منذ ٤٨٤ عاما قاعدة لسفنهم الحربية التى كانت تنطلق لغلق البحر الأحمر فى وجه السفن المصرية وسفن البندقية . وفى الحرب العالمية الثانية اتخذ الحلفاء من هذه الجزيرة قاعدة لهم ، تنطلق منها الطائرات لتتعقب السفن والغواصات الألمانية والايطالية لمنعها من مزاولة نشاطها فى غرب المحيط الهندى .

وسطح سوقطره عبارة عن مجموعة من الهضاب الجيرية ، تتخللها قمم جبلية جرانيتية . يصل ارتفاع بعضها الى ١٢١٩ مترا كجبال حجهر . ويتخلل هذا السطح بعض الأودية المائية الموسمية الجريان ، معظمها يصبح كالسيول الجارفة فى مواسم المطر ، وجافة فى مواسم الجفاف ، وقليل من هذه الأودية من يواصل جريانه حتى ساحل البحر .

• هناك اختلاف حول اسم الجزيرة ، فأهلها يكتبون الاسم سكوترة أو سقوطره ، والهمدانى وياقوت الحموى اتفقا على سقطرى ، والمرجح أن اسم الجزيرة مشتق من كلمتين عربيتين هما « سوق القطره » ، والمقصود تلك السوائل التى تنساب من جذوع الغريبة التى تنمو فوق المرتفعات ، مثل شجرة (امتى) التى تقطر سائلا خاصا ، إذا تسرب إلى العين أفقدها البصر لفترة ، ووثل شجرة (دم التنين) التى تقطر سائلا أحمر اللون ، عبارة عن مادة شبيهة بالصمغ تصدر للخارج وتستخدم كمادة مطهرة قابضة للثة .

والهضاب لا تترك على سطح سوقطره سوى سهل ساحلى ضيق ، وان كان يتسع قليلا تجاه الساحل الجنوبى ، حيث تغطيه فرشات من الرمال والزلط . والساحل الجنوبى للجزيرة شديد الاستقامة مقارنة بالساحل الشمالى ذى الطبيعة الهدابية ، والذى يكتنفه الكثير من الخلجان الساحلية الصغيرة . ومعظم المراسى القائمة على هذه الخلجان تصبح مكشوفة أمام الرياح الموسمية الشمالية الشرقية ، فلا تتوفر لها الحماية اللازمة لرسو السفن إلا فى فترة الرياح الجنوبية الغربية .

وجزيرة سوقطره جزء من المحافظة الأولى من محافظات اليمن الديمقراطية ، ويسكنها حوالى ١٦٠٠ نسمة (١٩٦٦) م ، يتركز البدو منهم على المرتفعات الوسطى بينما يتركز معظم السكان فى القرى الساحلية ، خاصة على الساحل الشمالى . ويأتى هذا التركز على الرغم من أنتشار الأوبئة والأمراض فى المناطق الساحلية وتميز المناطق الجبلية بمناخ صحى . وتعتبر (حديبو) أكبر مراكز العمران فى الجزيرة وهى العاصمة ، تليها قلنسية وقاضب ، جميعها تقع على الساحل الشمالى ، ويعمل السكان فى التجارة وصيد البحر ، وتعتبر قلنسية من أكبر مراكز صيد سمك القرش وتجارته . ولاشك أنه على الرغم من موقع الجزيرة الهام الا أن ظروف الموضع تشكل عقبة أمام استخدام الجزيرة كقاعدة عسكرية ، سواء من حيث تضرس السطح ، واستقامة السواحل ، وندرة الموارد الطبيعية اللازمة للتمويل ، ولذلك فان استخدام الجزيرة كقاعدة بحرية أو جوية يحتاج الى امكانيات مادية وتكنولوجية هائلة لا تقدر عليها سوى دولة عظمى .

والخلاصة :

يمكن القول بأن الجزر أحد المعالم الرئيسية لمنطقة المدخل الجنوبى للبحر الأحمر ، وبالتالى فهى تلعب دورا بارزا فى الاستخدام السياسى للمدخل . ويرجع ذلك الى كثافة هذه الجزر من ناحية وطبيعة ونمط انتشارها داخل هذا المسطح المائى . فعدد جزر منطقة المدخل يمكن تقديره بحوالى ٣٣٠ جزيرة ، غالبيتها جزر متناهية فى الصغر .

وتتركز غالبية الجزر (حوالى ٢٩٠ جزيرة) داخل القسم الشمالى من منطقة المدخل ونعنى به الجزء الجنوبى من البحر الأحمر ، الذى يزدحم بها ، حتى أن الكثافة الجزرية فى هذا الجزء تبلغ نحو ٢٫٣ جزيرة فى كل كيلو متر مربع . وهى كثافة مرتفعة تؤدى بلا شك الى تعقيد المجرى الملاحى وتزيد من احكام وسيطرة اليابس على الماء ، على اعتبار أن هذه البقع الجزرية ، ما هى إلا قواعد متقدمة لليابس داخل الماء .

وتزيد قيمة هذه الجزر وأهميتها ، كلما اقتربنا من خاصره المدخل الجنوبى (باب المندب) ، حيث تصبح هذه الجزر بمثابة مفاتيح رئيسية للتحكم فى باب المندب ، مثل جزر بريم ودميرا وسيبا وفاطمة وحالب وظقار وحنيش . وتزايد أهمية الجزر وقيمتها يعنى تزايد الطلب الاستراتيجى عليها من جانب القوى العظمى من ناحية ، وتزايد الأعباء الدفاعية الملقاة على عاتق الدول التى تتبعها هذه الجزر من ناحية أخرى .

وهناك تناقض صارخ بين أهمية موقع جزر منطقة المدخل وموضعها . فغالبية هذه الجزر تستمد أهميتها من موقعها ، كمفاتيح للحركة داخل الإطار العام لمنطقة المدخل ، بينما تكاد ظروف الموضع لا تساهم فى هذه الأهمية ، بل تحد منها أحيانا. وسلبيات ظروف الموضع تتراوح بين سيادة المظهر الجبلى الوعر Ruggedness من ناحية ، وصعوبة الحصول على المياه العذبة نتيجة لسيادة ظروف الجفاف الشديد من ناحية اخرى ، وصعوبة الجريان السطحى لدخول الصخور الجيرية المسامية فى تركيب بنية كثير من الجزر ، فضلا عن انتشار الشعاب المرجانية حول سواحل الجزيرة وما يرتبط بذلك من تعذر الحركة Accessibility أمام هذه السواحل .

وسلبيات الموضع قد انعكست أيضا وبوضوح على عدم صلاحية معظم هذه الجزر للسكنى ، فمعظم هذه الجزر خاوية وغير مأهولة ، ولا يستثنى من ذلك إلا عدد قليل للغاية منها .

وخلو جزر المدخل من السكان أو قلة عددهم مع تزايد أهميتها ، يجعل من

هذه الجزر مطمعا للقوى الأجنبية . كما أن خلو هذه الجزر قد انعكس على عدم وضوح الهوية السياسية لبعض جزر المدخل ، حيث أن بعض هذه الجزر ما زالت موضع خلاف حول ملكيتها وتبعيتها بين دول المدخل ، كما هو الحال بالنسبة لجزر أبو عيل والزبير وجبل الطير وقمران وظقار وحنيش .

خصائص الساحل والرفرف القارى :

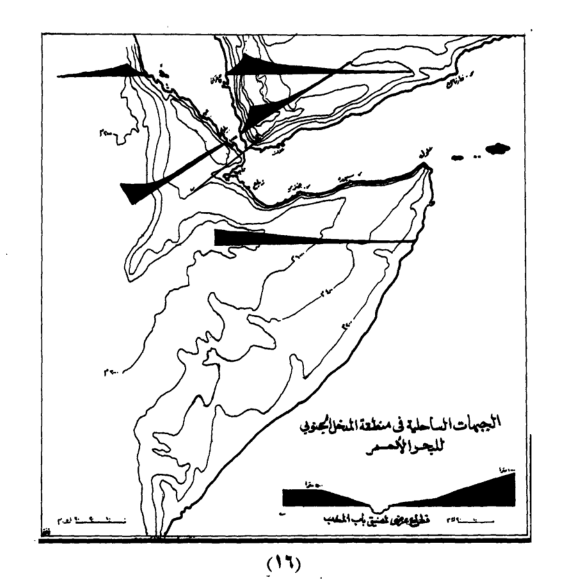
يمكن تقدير الطول الإجمالى لسواحل منطقة المدخل الجنوبى بحوالى ٣٧٩٢ كيلو مترا . وإذا قارنا هذا الطول بمساحة المسطح المائى لمنطقة المدخل ، والتى يمكن تقديرها بنحو ١١٧٩٠٤ كيلو مترا مربعا – فان كل كيلو متر من الساحل يقابل نحو ٣١ر١ كيلو متر مربعا من المسطح المائى . وهذا يوضح أن سواحل منطقة المدخل تتميز بصفة عامة بالطول النسبى .

وزيادة طول الساحل بالنسبة للمسطح المائى ، يعنى زيادة قدرة السواحل على التحكم فى البحر Sea Mastery • ولذلك فإن هذه السواحل الطويلة تعنى نظريا زيادة ارتباط سكان دول المدخل بالمسطح المائى ، ولكن يبدو أن طول السواحل ، لا يكفى فى حد ذاته لتوثيق العلاقة والرباط بين سكان هذه السواحل الطويلة والمسطح المائى ، وزيادة درجة تحكمهم فى مياهه ، ويتضح ذلك جليا من خلال عدة مظاهر تتمثل فى ضعف التركز العمرانى والسكانى على السواحل ، وضآلة حجم المنافذ البحرية ، وقلة الطرق الرئيسية التى تتعامد مع خط الساحل .

وفيما يلى خصائص سواحل منطقة المدخل :

١ – يتميز خط السواحل فى منطقة المدخل الجنوبى بصفة عامه بالاستقامة ، وذلك يرجع الى طبيعة نشأته كحافات صدعية Fault scarps ، ساهمت فى

• استخدم المؤلف هذا التعبير بوحى من المصطلح الجيوبوليتكى العروف بالتحكم فى التربة Soil Mastery والذى يعبر عن العلاقة بين السكان والاقليم السياسى يمكن مراجعة :
فيفلدر . بيرمى ج . الجيوبولينكيا . – مترجم . – القاهرة : الكرنك ، ٦٢ ، ص ٤٣ .


الجبهات الساحلية فى منطقة المدخل الجنوبي
للبحر الأحمر
قطاع عرضي لمضيق باب المندب

(١٦)

نشأتها سلسلة من العمليات الجيولوجية والحركات الأرضية المعقدة التى أصابت قشرة الأرض فى هذه المنطقة على فترات مختلفة ، فالجزء الجنوبى من البحر الأحمر قد تأثرت خطوط سواحله بالدرجة الأولى بهبوط غير منتظم بين الكتل الواقعة بين خطوط الانكسار ، بينما ليس هناك آثار واضحة لحدوث عملية انفصال بين الكتل المصدوعة Rifted Blocks [1] . وقد تأثرت الحافة الغربية للطرف الجنوبى من البحر الأحمر بحركة رفع Uplift ظهرت آثارها على الحافات التى تسمى بألب الدناكل Danakil Alps . وخطوط الساحل فى مضيق باب المندب قد تكونت هى الأخرى بهبوط كتلة مصدوعة صغيرة فى هذا الموضع ، صاحبها حركات أرضية ونشاط بركانى فى المناطق المحيطة ، خاصة فى البلايوسين . وليس هناك آثار واضحة لحدوث عملية انفصال بين الكتل المصدوعة وان كان هناك تزحزح للساحل الأسيوى تجاه الشمال ، وقد قدر هذا التزحزح بنحو ٤٠ كيلو مترا .

أما خليج عدن فقد تكونت سواحله نتيجة لانفصال كتلتين قارتين عن بعضهما بحركة ميكانيكية ، وهى نفس الحركة التى أدت الى تكوين حافة شيبا ، التى تمتد عبر الخليج من الشمال الشرقى الى الجنوب الغربى . وتؤكد بعض الدراسات أن هذا الانفصال قد صاحبه تزحزح شبه الجزيرة العربية تجاه الشمال الشرقى بمسافة تبلغ نحو ٤٠ كيلو مترا[2] وقد امتد هذا التمزق الصدعى الى سواحل خليج تاجوره ، التى تتميز أيضا بتعرج واضح مما يدل على تأثر هذه الحافات الصدعية بحركات أرضية أخرى ، خاصة عمليات الرفع والنشاط البركانى .

٢ – وسواحل المدخل على استقامة خطوطها ، الا أنها كثيرة الرؤوس ، التى تتميز بصفة عامة بانخفاضها وصغرها وقصرها ، ويفصل بعضها عن بعض مسافات محدودة . ولذا فان هذه الرؤوس البارزة المتقاربة لم تستطع أن تقطع

---

(1) Hutchinson R. Tectonic Significance of Regional Geology and Evaporite Lithofacies in MNortheasterl Ethiopia. - Phil.trans. Roy. Soc. Lond.A., 767, pp.313-329, 1970

(2) Abdel(Gawad, M. op. cit.

الساحل وتشرشره ، ولم تصنع بينها سوى جونات أو خلجان صغيره ومحدودة ، يصعب استخدامها كمرافيء طبيعية بمثل ما يصعب تحويلها الى موانيء صناعية كبيرة .

وهذه الرؤوس البارزة فضلا عن قصر امتدادها داخل المياه ، فهى منخفضة لا تقوى على توفير الحماية الكافية من أمواج البحر وأنوائه .

ولاشك أن عدم وجود مجارى نهرية منتظمة الجريان فى منطقة المدخل تنتهى الى البحر قد ساعد على استقامة الساحل ، حيث أن وجود الدالات النهرية والمستنقعات الساحلية يقطع الساحل ويشرشره .

وفيما يلى دراسة موجزة لأهم وأكبر الخلجان التى تكتنف سواحل منطقة المدخل :

الساحل الافريقى :

ا – **خليج بيلول** : ويقع بين رأس دارما R. Darma جنوبا ومصب وادى جولا Gola شمالا . ويتراوح عمقه بين ٥ ، ٢٧ مترا ، وتتخلله بقعة من الشعاب المغمورة ، يبلغ عمق الماء فوقها ١٫٥ مترا ، كما تتخلله بعض المضاحل . والشعاب المرجانية تمتد بمحاذاة سواحل الخليج على هيئة حواجز .

وخليج بيلول يضم مرسى جيداً للقوارب والسفن التجارية الصغيرة ، حيث تتوفر لهذا المرسى الحماية من الرياح الجنوبية الشرقية القوية التى تسود فى فصل الشتاء ، ولكنه مفتوح أمام الرياح الشمالية .

ب – **خليج عصب** : ويقع بين رأس لوما شمالا ورأس دهنابه جنوبا . وهو خليج متسع يتمتع بحماية جيدة من أمواج البحر المكشوف نتيجة لوجود سياج من الجزر على الحافة الخارجية للخليج . والسهل الساحلى لخليج عصب ملىء بالمستنقعات ، خاصة فى حالة المد العالى .

جـ – **خليج تاجورة** : ويقع فيما بين رأس بئر Ras Bir شمالا ورأس جيبوتى ،

التى تبعد تجاه الجنوب لمسافة ٤٠ كيلو مترا ، ويمتد هذا الخليج تجاه الغرب حتى غبة الخراب .

وسواحل خليج تاجورة ، فى معظم أجزائها عبارة عن حوائط مرتفعة ، خاصة ناحية الجنوب ، حيث يختفى السهل الساحلى ، أو يكاد فى بعض الأماكن ، وهو يتميز بأنه قاحل بالقرب من البحر ، خصبا فى الأجزاء الداخلية .

وتقع جزر موسى المرجانية على الجانب الجنوبى من مدخل الخليج ، على مقربة من رأس جيبوتى .

الساحل الآسيوى :

ا – **خليج قمران** : ويقع بين الساحل اليمنى والجانب الشرقى من جزيرة قمران . والقسم الجنوبى من هذا الخليج ينقسم إلى ذراعين بفعل لسان صخرى يمتد داخل مياه الخليج ، ويسمى بلسان محاسن Mahasin (٤٢ مترا) ، والذى تمثل نهايته الشرقية رأس حرافى Harafi .

والمدخل الشمالى للخليج يقع بين قرية اللحية الساحلية والجزيرات المقابلة للساحل وتعترض هذا المدخل الشعاب المرجانية والأعماق الضحلة . أما المدخل الجنوبى فينحصر بين جزر ريشه ورأس البياده شرقا ، ولا تعترضه أية عقبات . لذا فالدخول إلى الخليج يكاد يقتصر على المدخل الجنوبى .

وأفضل المراسى بخليج قمران يقع فى حضن الساحل الجنوبى ، حيث يتراوح عمقه بين ٣١ – ٣٦ مترا كما تتوفر له الحماية من الرياح الجنوبية القوية .

ب – **مرفأ عدن** : وهو محصور بين شبه جزيرة عدن من ناحية الشرق ، وشبه جزيرة عدن الصغرى من ناحية الغرب . أما عن شبه جزيرة عدن أو رأس عدن ، فهى عبارة عن كتلة مرتفعة من الصخور البركانية ، يصل ارتفاعها إلى ٥٥٢ر٦ مترا . أما شبه جزيرة عدن الصغرى أو البريقه فهى عبارة عن كتلة مرتفعة من الصخور الجرانيتية ، فيبلغ ارتفاع أعلى قممها (جبل أم مزلقام) نحو

٧٧٣ر٤ مترا . وتصنع رأس عدن فى الشرق مع شبه جزيرة عدن الصغرى فى الغرب خليجا بحريا واسعا . يتراوح عمقه بين ٨ر١ - ١٦ مترا وتتوفر له الحماية من الرياح والأمواج بفضل الحوائط الجبلية المرتفعة التى تحيط به من الشرق والغرب والشمال .

٣ - تتميز سواحل منطقة المدخل بأنها سواحل مرجانية هدابية Fringing reefs حيث تتداخل الشعاب مع هذه السواحل فى بعض الأجزاء وتمتد أمامها على هيئة حواجز فى أجزاء أخرى ، بحيث يصل عرضها أحيانا إلى مئات الأمتار .

ولاشك أن عدم وجود مجارى نهرية تصب مياهها العذبة أمام السواحل ساعد على تكاثر ونمو الشعاب المرجانية وتداخلها مع خط الساحل على هذا النحو .

٤ - السهل الساحلى فى منطقة المدخل يتميز بصفة عامة بأنه رملى منخفض ، فضلا عن طبيعته القاحلة ، حيث يسود على امتداده مناخ صحراوى ، لا يخلو فى بعض الأجزاء من غطاء نباتى متدهور فقير . وذلك على الجانب الآسيوى أو الجانب الأفريقى . فكلاهما يقع فى منطقة ظل مطر نتيجة لوجود حوائط صخرية عالية ، تمتد على طول ظهر السهل الساحلى .

والسهل الساحلى على الجانب الآسيوى يبدو أكثر اتساعا منه على الجانب الأفريقى وهو يتراوح بين أمتار قليلة بالقرب من رأس باب المندب وحوالى ٤٨ كيلو مترا على امتداد خط عرض ١٦° شمالا . كما يتسع السهل إلى ما يقرب من ٥٤ كيلو مترا على طول وادى بانا Bana ، الممتد على بعد ٦٠ كيلو مترا شرقى عدن . والسهل الساحلى يكاد يختفى فى بعض الأجزاء ، كما هو الحال غربى عدن ، وذلك حين تقترب أقدام جبل أم بركة من خط الساحل ، الذى يبدو على هيئة جرف عال .

والسهل الساحلى على الجانب الآسيوى يتدرج فى الارتفاع نحو الداخل ، حيث تمتد حوائط صخرية عالية ، تمثل أجزاء من الحافة الشرقية للهضبة

العربية . هذه الهضبة تنحدر صوب الشرق ، لذا تؤلف قمم هذه الحافة خطا متقطعا من الكتل الجبلية المنفصلة الشاهقة الارتفاع . ويتراوح ارتفاع هذه الحوائط بين ١٥٠ – ٢٧٤٣ مترا . ويمثل جبل شاراج Sharag ، أعلى قمم هذه الحوائط ، ويقع هذا الجبل على بعد ٨٠ كيلو مترا شرقى خليج قران .

ويتقطع انسياب السهل الساحلى نتيجة لوجود العديد من التلال والحافات الرملية ، فضلا عن الاودية الجافة التى تشق طريقها عبره ، كأودية الأهوار واللسان والزبيد والعين . وهذه الأودية غالبا ما تكون مراكز للقرى ، حيث تقوم زراعة معيشية محدودة . كما أن هذه الأودية تستخدم كمسارات لطرق القوافل .

أما السهل الساحلى على الجانب الأفريقى فيبدو ، بصفة عامة ، أقل اتساعا منه على الجانب الآسيوى ويرجع ذلك إلى اقتراب الحوائط الجبلية من خط الساحل فلا تترك إلا سهلا ساحليا ضيقا . وأكثر أجزاء هذا السهل اتساعا تقع على الساحل الجنوبى لخليج عدن فيما بين زيلع وبلهار ، حيث يصل الاتساع إلى أكثر من ٥٠ كيلو مترا . فى هذه المنقطة تتراجع القمم الجبلية وتترك المجال فسيحا أمام عدد من الأودية ، التى أهمها أودية جرياد وسليل وقوره مانداهو وعداد . وبصفة عامة فإن السهل الواقع غربى بربرة يتميز بالانخفاض والاتساع عن الجزء الواقع إلى الشرق منها ، والذى تتخلله مجموعة من التلال الساحلية ، تظاهرها عن قرب حوائط جبلية تتكون أساساً من الصخور الجيرية .

ويضيق السهل الساحلى حول خليج تاجوره وغبة الخراب ، بحيث لا يزيد الاتساع على الجانب الشمالى للخليج عن عشرة كيلو مترات ، فى حين يبلغ مداه فى الضيق على الشاطىء الجنوبى ، بحيث يختفى فى بعض الأجزاء التى تقترب فيها الحوائط البركانية من الساحل فيظهر خط الساحل على هيئة جروف عالية نسبيا . ويبلغ ارتفاع أعلى هذه الحوائط الجبلية نحو ٧٥٥ مترا ويتمثل فى قمة جبل آرتا Arta جنوب غربى رأس عيرو Eiro .

والملاحظ أن السهل الساحلى على الجانب الافريقى لباب المندب أكثر اتساعا منه على الجانب الآسيوى المقابل ، خاصة فيما بين رأس دميرا شمالا ورأس سيعان

جنوبا ، حيث يصل الاتساع إلى نحو سبعة كيلو مترات ، فى حين لا يزيد اتساعه على الشاطىء المقابل عن كيلو متر . أما الحوائط الجبلية فيبلغ ارتفاعها نحو ٣٦٧ مترا عند ظهر رأس سيعان وتتمثل فى جبل ريبرا Ribira ، فى حين لا يزيد ارتفاع جبل حاسس Hasis الذى يظاهر رأس باب المندب عن ٢٦٨ مترا .

٥ - يتميز الرفرف أو الرصيف القارى Continental Shelf • أمام سواحل منطقة المدخل بالضيق بصفة عامة ، وذلك يرجع الى طبيعة تكوين حوض منطقة المدخل ، كأخدود صدعى ، سواحله انكسارية ، فتنحدر أرصفته بمعدل شديد Steep slope وسريع نحو القاع .

والملاحظ أن الرصيف القارى يبلغ اقصى اتساعه شمال بوغاز باب المندب ، حيث يصل اتساعه أمام الساحل الافريقى عند مصوع ما يقرب من ١٥٤ كيلو مترا ، ويقل عن ذلك أمام الساحل الآسيوى وعلى نفس خط عرض مصوع ويبلغ نحو ١٠٠ كيلو متر . ويتحد الرصيف الآسيوى شمال باب المندب ويشكلان معا رصيفا واحدا ، يبلغ اتساعه نحو ١٠٥ كيلو مترات وذلك فى القطاع الممتد بين قرية الموشج على الساحل اليمنى وساحل خليج بيلول .

ويضيق الرفرف القارى بوضوح أمام سواحل خليج عدن ، حيث ينحدر الساحل بمعدل شديد نحو القاع ، مع ملاحظة أنه أكثر اتساعا أمام الساحل الآسيوى بين ٣٨ كيلو مترا أمام بندر عباس وحوالى كيلو مترين أمام رأس القصيدة غربى المكلا . أما الرصيف القارى الممتد أمام الساحل الأفريقى فهو يتميز بالضيق الشديد حيث لا يتجاوز أقصى اتساع له ١٦ كيلو مترا ، وذلك أمام رأس همبيس Humbeis .

• الرصيف القارى يقصد به ذلك الجزء من اليابس المغمور بحذاء الساحل والممتد من سيف البحر حتى العمق الذى يظهر عنده ازدياد واضح فى الانحدار نحو اعماق بحريه أكبر ، وهو ما يسمى بالانحدار القارى والذى ينتهى الى قاع البحر . ويتراوح اتساع الرصيف القارى عادة بين ١٦ - ٢٤٠ كيلو مترا (١٠ - ١٥٠ ميلا) بينما يتراوح متوسط عمقه بين ٩٠ - ١٨٠ مترا (٣٠٠ - ٦٠٠ قدم) . يمكن مراجعة :
Daly, R. The Floor of the Ocean: New light on old Mysteris. - N. Caroline: = Univ. of N. Carolina Press., 1942, op. 9, 10.

والرصيف القارى يعد من الناحية الاقتصادية ، أهم أجزاء البحر بالنسبة للاستغلال الاقتصادى ، حيث تتوفر الظروف الملائمة لتكاثر الكائنات الحية من نبات وأسماك وقواقع نتيجة لوصول ضوء الشمس اللازم لعملية التمثيل إلى هذه الاعماق الضحلة . فضلا عن ذلك فإن هذه الأعماق الضحلة تسمح بإمكانية التنقيب عن الموارد المعدنية واستغلالها .

وضيق الرصيف القارى أمام سواحل منطقة المدخل يعنى - بنص المادة الثانية من اتفاقية جنيف عام ١٩٥٨ م[1] - ضيق المنطقة التى تباشر عليها الدول الشاطئية لمنطقة المدخل ، كافة حقوق السيادة فيما يتعلق باكتشاف واستغلال الموارد الطبيعية . وقد حددت الاتفاقية عمق هذه المنطقة بنحو ٢٠٠ متر .

ولاشك أن هذا العامل يؤثر فى التقليل من درجة ارتباط الانسان بالمدخل البحرى وثرواته ، لاسيما أن الشعاب المرجانية تغطى جزءا كبيرا من الرصيف القارى الضيق بطبيعتة خاصة أمام سواحل خليج عدن . ومن الناحية الأخرى ، نجد أن دول المدخل من الدول النامية والمتخلفة تكنولوجيا ، مما يحد من قدرتها على اكتشاف واستغلال ثروات القاع ، مما يتيح الفرصة أمام الدول الأجنبية للتدخل فى المنطقة ، سواء بدعوة من دول المدخل أو بغير هذه الدعوة ، خاصة وأن هذه الدول لا تتوفر لديها وسائل حماية هذه الثروات غير المستغلة .

* *

ولهذه الخصائص التى تتميز بها الجبهات الساحلية آثار واضحة على الاستخدام السياسى يمكن ايجازها فى النقاط التالية :

١ - تباين الثقل السكانى والعمرانى :

لعل أول ما يسترعى النظر لخريطة توزيع السكان فى منطقة المدخل هو ذلك التباين الواضح ، بين السواحل والأجزاء الداخلية . وهذا لا يرجع إلى كثافة عالية فى الداخل بقدر ما يرجع إلى تخلخل شديد على الأطراف الساحلية .

(1) Whiteman M. Conterence on the Law of the Sea Convention on the Continental Shelf. American Journal of International Law, 1958, p. 629-659.

ولا شك أن عوامل الجفاف المرتبطة بالظروف الطبوغرافية يشكل العامل الرئيسى وراء هذا التخلخل السكانى الواضح القائم على السواحل .

وبصفة عامة فإن المطر يسقط فى هذه المنطقة صيفا ، أما الشتاء فهو فصل الجفاف . ولا تزيد كمية الأمطار الساقطة سنويا بأى حال عن ٢٥ سنتيمترا على الجبهات الساحلية . فالساحل الأفريقى من منطقة المدخل يقع فى ظل المطر ، حيث تقف الحوائط الجبلية الواقعة غربا فى مواجهة الرياح الجنوبية الغربية صيفا ، فضلا عن أن هذه الرياح تصل الى هذه الحوائط الجبلية منهكة وقد فقدت الكثير من خصائصها البحرية . ويستقبل الساحل الافريقى ، أمطارا قليلة للغاية فى فصل الشتاء عن طريق الرياح الموسمية الشمالية الشرقية بعد مرورها على البحر الأحمر وخليج عدن .

أما الساحل الآسيوى من المدخل ، فأمطاره قليلة للغاية فى فصل الصيف ، وتسقط عقب وصول الرياح الجنوبية الغربية وعبورها المسطح المائى . والأمطار التى تسقط فوق مرتفعات اليمن هى من النوع التصاعدى . أما فى فصل الشتاء فيقع الساحل فى ظل الرياح الشمالية الشرقية القارية بطبيعتها .

وعلى ذلك ، فإن إقليم المرتفعات الداخلية فى منطقة المدخل يمثل إقليم جذب للسكان ، فى حين تمثل السواحل أقاليم طرد . فالمناطق الساحلية لا تضم سوى ١١٪ من جملة سكان دول منطقة المدخل وذلك طبقا لتقديرات عام ١٩٧٠ م . وهذه النسبة تختلف بين دولة وأخرى ، فبينما يضم ساحل جيبوتى ما يقرب من ٩٥٪ من السكان – باعتبار جيبوتى جيب ساحلى – نجد أن الساحل الصومالى المطل على خليج عدن لا يضم سوى نسبة تتراوح بين ٢ ، ٣٪ .

ولو تأملنا مراكز العمران ونمط توزيعها وأحجامها سنلاحظ على الفور تزايد معدل التباعد بين مراكز العمران الرئيسية وتناقص أعداد وأحجام هذه المراكز كلما هبطنا من الكنتورات العالية فى الداخل إلى السفوح فالسهل الساحلى . فباستثناء مدينة عدن (٢٠٧٥٩٠ نسمة) لا نجد أحجامها تزيد عن ١٠٠ ألف فى المناطق الساحلية التى لا تبعد اكثر من ٥٠ كيلو مترا من ساحل البحر ، فى

حين إن هذه الاحجام تتوفر فى الداخل مثل آسمره وصنعاء فضلا عن أديس أبابا المليونية . أما الأحجام التى تزيد عن ٥٠ ألفا فلا نجد منها على السواحل سوى المكلا وجيبوتى ومصوع ، وفيما عدا ذلك فان الأحجام صغيرة وقليلة كالحديدة واوبوك وعصب وهرر ، فضلا عن الأحجام القزمية المتمثلة فى العديد من القرى التى ترصع الساحل ، ومعظمها من قرى الصيد التى لا يزيد كثير منها عن ٥٠٠ نسمة .

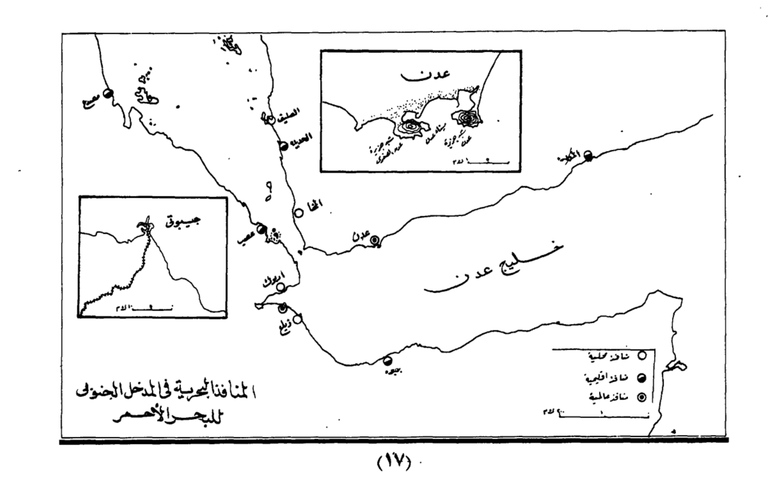
ومن الواضح أن المنافذ البحرية تلعب دورا رئيسيا فى توقيع مراكز العمران على الساحل ، حيث أن جميع المراكز الساحلية عبارة عن موانىء ، وتعتمد على الاصطناع فى وجودها ، فالواقع لا توجد وعوامل أخرى لها دور واضح فى توقيع المراكز العمرانية على الساحل كمصبات الانهار أو الفتحات الجبلية .

٢ - تعدد المنافذ البحرية وضآلة أحجامها :

الناظر إلى خريطة حوض البحر الأحمر ككل وخريطة منطقة المدخل الجنوبى سيلاحظ على الفور تعدد المنافذ البحرية على سواحل منطقة المدخل على الرغم من أن الطبيعة الأخدودية تجمع بين سواحل المنطقتين .

ويمكن تفسير ذلك ، بأنه إذا كانت ظروف الموضع قد قللت من التعرجات الطبيعية Articulations فى حوض البحر الأحمر وخليج عدن ، الا أن ظروف الموقع المتميز والهام للمدخل الجنوبى قد ميزت هذه المنطقة بتعدد المنافذ البحرية بشىء من الحتم أو التعسف ، للاستفادة بقدر الإمكان من هذا الموقع الهام .

ويبلغ عدد المنافذ البحرية فى منطقة المدخل ما يقرب من أحد عشر منفذا ، غالبيتها من الأحجام الضئيلة والإمكانيات المحدودة . وإذا قارنا بين طول سواحل المدخل وبين عدد هذه المنافذ لوجدنا أن معدل التباعد بين كل منفذ بحرى واخر يبلغ نحو ٣٤٤٫٧ كيلو مترا بينما يبلغ هذا المعدل على سواحل حوض البحر الأحمر وخليج عدن ككل نحو ٦٩٥٫٥ كيلو مترا .


المنافذ البحرية في المدخل الجنوبي للبحر الأحمر
خليج عدن
عدن
جيبوتي
مصوع
الصليف
الحديدة
المخا
عصب
المكلا
اوبوك
زيلع
منافذ محلية
منافذ اقليمية
منافذ عالمية

(١٧)

ويمكن تصنيف المنافذ البحرية فى منطقة المدخل إلى ثلاث مجموعات وذلك حسب مدى ومجال نشاط المنفذ البحرى الجغرافى

ا - مجموعة المنافذ المحلية :

وهى المنافذ التى يقتصر مجال نشاطها على الظهير المباشر ، بحكم صغر أحجامها وقلة إمكانياتها ، وحيث لا تتوفر فيها شروطا لموضع مثالى للميناء . وتضم هذه المجموعة كلا من مرسى الصليف ومخا ومصوع وزيلع .

ولا تصلح هذه المنافذ للعمل واستقبال السفن طوال أيام السنة . بل غالبا لا تتوفر فيها المقومات الاساسيه للمنافذ البحرية خاصة من حيث توفير الحماية من الرياح وأمواج البحر المكشوف .

مرسى الصليف Salif : يقع على الجانب الغربى من لسان محاسن الصغرى الذى يمتد داخل مياه خليج قران على الساحل اليمنى . وتتوفر لهذا المرسى الحماية من الرياح من ناحية الشرق والجنوب الشرقى نتيجة لوجود جبل محاسن الذى يصل ارتفاعه الى ٤٢ مترا . ويعتمد هذا المرسى أساسا على وجود رصيف بحرى متعامد مع الساحل الغربى لمنطقة لسان محاسن ، ويبلغ العمق بجوار هذا الرصيف نحو ستة أمتار .

والصليف يعد من موانىء التصدير فى شمال اليمن ، حيث يقوم بصفة أساسية بتصدير الملح[١] ، فضلا عن بعض البضائع المحلية الأخرى ، وقد جرى زيادة طول رصيف المرسى وتعميقه لاستقبال السفن عام ١٩٥٨ م[٢] .

مرسى المخا Mocha : وهو مرسى صغير على الساحل اليمنى ، يبعد حوالى ثلاثة كيلو مترات تقريبا غربى مدينة المخا . ويقوم المرسى على خليج صغير عمقه يتراوح بين ٦ ، ٨ أمتار ، تتخلله بعض المضاحل .

وعلى الرغم من تواضع إمكانيات هذا المرسى ، فقد لعب دورا بارزا فى

---

(1) Red Sea and Gulf of Aden.- op. cit., p. 390

(2) Middle East Year Book, 1980.- Ic. Magazines ltd. p. 32

تاريخ منطقة المدخل ، خاصة بعد انتشار زراعة البن فوق مرتفعات اليمن ، فكان هذا المرسى هو ميناء التصدير الرئيسى لهذا المحصول الهام ، حتى أن كلمة المخا أصبحت تستخدم كعلامة تجارية للبن اليمنى الممتاز .[1] .

مرسى زيلع Zila : وهو مرسى صغير ، يقع على الساحل الصومالى المطل على خليج عدن . ويقع هذا المرسى على لسان رملى منخفض ، يمتد داخل المياه لمسافة أربعة كيلو مترات تقريبا . وهذا المرسى يسمح باستقبال سفن متوسطة الحجم حيث يبلغ عمقه ٧٫٣ مترا . ويواجه المرسى أمواجاً متوسطة الارتفاع بفعل الرياح الموسمية الشمالية الشرقية .

مجموعة المنافذ الاقليمية :

وتضم كلاً من موانىء الحديدة ، المكلا ، مصوع ، عصب ، اوبوك ، بربرة ، وتتميز دائرة نشاط هذه المنافذ البحرية بالاتساع نسبيا ، حيث تتعدى النطاق المحلى الضيق إلى المجال الاقليمى الأوسع . وهذا يرجع إلى أن إمكانيات هذه الموانىء أفضل سواء من حيث ظروف الموضع أو التجهيزات الصناعية .

وغالبية هذه الموانىء مصطنعة بدرجة كبيرة ، وذلك للاستفادة من موقعها داخل منطقة المدخل . ومعظم هذه المنافذ ليس لها وظيفة محددة وقاطعة ، ولكن يمكن القول بأن الوظيفة الحربية تكاد تكون الوظيفة الأساسية التى من أجلها تم تجهيز هذه الموانىء . وتأتى الوظيفة التجارية فى الدرجة الثانية .

ميناء الحديدة : ويقع فى أحضان الساحل اليمنى المطل على البحر الأحمر ، وعلى مسافة تقرب من ٢١٠ كيلو متران شمال شرقى بريم . وهو ميناء صناعى أقيم على مرفأ طبيعى يتمثل فى خليج كثيب ، وقد أقيم هذا الميناء بمساعدة الاتحاد السوفيتى فى الفترة من عام ١٩٥٨ م حتى عام ١٩٦٦ م . وبدأ بثلاثة أرصفة ومرسى صغير للنفط ، وبطاقة تبلغ حوالى ٥٠ ألف طن سنويا . وقد تم توسيع الميناء فى الفترة من ١٩٧٧ م إلى ١٩٨٠ م بمساعدة بريطانيا وفرنسا ، بحيث

---

(1) Micropaedia, vol VI,p. 957

صبح يضم أربعة أرصفة ، ويعمل بطاقة بلغت نحو ٢٫٦٠٠٫٠٠٠ طن عام ١٩٧٩ م .

وتقوم على خدمة هذا الميناء عدة طرق ممتازة ، تربط الحديدة بكل من صنعاء وتعز والمخا ، وجميعها أنشئت بمساهمة دول أجنبية كالصين والاتحاد السوفيتي وفرنسا وبريطانيا .

المكلا : ويقع فى حضن الساحل اليمنى المطل على خليج عدن . ويقوم على مرفأ طبيعى ، يتمثل فى خليج المكلا ، الواقع بين فوه ورأس مرباط . وهذا الخليج يتكون من حوضين صغيرين ، يفصل بينهما رصيف بحرى تقع عليه مدينة المكلا . ويقع المرسى الرئيسى فى الحوض الشرقى الذى يصل عمقه الى نحو ٣١ مترا ، وهو محمى من البحر المكشوف والأمواج العالية التى تصاحب الرياح الشمالية الشرقية .

وقد لعبت المكلا دورا تاريخيا هاما ، حيث استخدمتها بريطانيا كأول محطة تموين على طريق الامبراطورية الى الهند ، وفى وقت كانت فيه السفن تحتاج للتزود بالفحم على مسافات متقاربة .

مصوع : وهو الميناء الرئيسى لاثيوبيا ، ويقع فى حضن الساحل الاريترى المطل على البحر الأحمر . ويقوم الميناء على مرفأ طبيعى يتمثل فى خليج عركيكو Archico الواقع بين شبه جزيرة عبد القادر شمالا ورأس عماس R. Amas جنوبا ، ويقع المرسى الرئيسى فيما بين الطرف الجنوبى الشرقى لشبه جزيرة عبد القادر شمالا ورأس مودور R. Mudur التى تمثل الطرف الشمالى الشرقى لجزيرة مصوع .

وقد أسم ميناء مصوع بمساعدة الولايات المتحدة الأمريكية الذى استخدمته منذ فترة طويلة كقاعدة بحرية ، تمثل المحطة الأخيرة لرحلة الأسطول السابع فى جنوب شرقى آسيا . وفضلا عن الوظيفة الحربية للميناء ، فانه يعتبر ميناء التصدير الرئيسى للبن وبذر الكتان واللؤلؤ والجلود .

عصب : يقع فى الجزء الجنوبى من الساحل الاريترى ، وعلى بعد ٣٧ كيلو مترا شمال غربى جزيرة بريم . ويقوم هذا الميناء على مرفأ طبيعى يتمثل فى خليج عصب الواقع بين رأس لوما شمالا ورأس دهنابة جنوبا ، وهو خليج يتمتع بحماية جيدة من البحر المكشوف ، ويتحكم هذا الميناء فيما يقرب من ثلث التجارة الخارجية لأثيوبيا ، خاصة فيما يتعلق بتجارة الحاصلات الغذائية ، حيث أن الميناء مجهز بثلاجات ضخمة لحفظ الأغذية . علاوة على ذلك فحتى عام ١٩٦٧م كان الميناء يضم معمل التكرير الوحيد فى أثيوبيا ، ويشمل نشاط هذا الميناء كلا من أثيوبيا والكنغو وجنوب السودان وأفريقيا الوسطى .

أبوك : يقع على الساحل الشمالى لخليج تاجوره ، وهو يقوم على ثنية تكتنف الساحل فيما بين رأس Anse Burt ورأس أوبوك ، الواقعة على بعد أربعة كيلو مترات إلى الجنوب الغربى ، ويتمتع هذا الخليج بالحماية من البحر المكشوف من ناحية الجنوب والجنوب الشرقى نتيجة لامتداد الشعاب المرجانية فى هذا الاتجاه ولعدة كيلو مترات .

والجانب الشمالى من المرفأ عبارة عن حائط من الصخور المرجانية ، يبلغ ارتفاعه ٢٤٫٤ مترا . والجانب الغربى أيضا عبارة عن جرف مرتفع يصل الى ١٢٫٢ مترا .

وينقسم ميناء أوبوك الى قسمين يفصل بينهما شطوط غائصة . يعرف القسم الجنوبى باسم الميناء الجنوبى ، وهو مرسى جيد يتمتع بحماية من البحر المكشوف ، ولكنه مفتوح للرياح الجنوبية . ويتراوح عمقه بين ١١ ، ١٣ مترا . أما القسم أو الميناء الشمالى ، فهو أكثر اتساعا من الجنوبى ، ويتراوح عمقه بين ٩ – ١٥ مترا . ويتمتع بالحماية فى كل أوقات السنة تقريبا ، وتحت أى ظروف جوية .

بربرة : وهى قاعدة بحرية وميناء تجارى يقع على الساحل الصومالى المطل على خليج عدن . وهذا الميناء الصناعى يقوم على مرفأ طبيعى ، يتمثل فى خليج صغير نتج عن وجود لسان رملى منخفض ، يمتد على هيئة رصيف بحرى لمسافة ٢٫٤ كيلو مترا ، تجاه الغرب والجنوب الغربى . لذا فالميناء يتمتع بالحماية من البحر

المكشوف تقريبا ، ولكنه مفتوح امام الرياح الغربية . ولذلك فإن عملية تطوير ميناء بربرة التي ساهم فيها السوفيت ، استدعت ضرورة إقامة خطوط تكسر أمواج Break Waters من ناحية الغرب ، بحيث لم يتبق سوى بوغاز ضيق ، يستخدم كمدخل للميناء . وميناء بربرة فسيح نسبيا يتراوح عمقه بين ٨ – ١٨ مترا ، لذا يسمح بالارساء الجيد فى معظم أجزاء الميناء بمثل ما يسمح بحرية الحركة والمناورة .

مجموعة المنافذ العالية :

وتشمل ميناءى عدن وجيبوتى . ومجال هذه الموانىء لا يقتصر على الظهير Hinterland أو اليابس المواجه للميناء أو ما يسمى بالنظير Foreland بل يمتد مجال نشاط مثل هذه الموانىء وبصورة غير مباشرة لخدمة اليابس الموازى للظهير والنظير على حد سواء ، والواقع على امتداد الطرق المحيطيه الطويله . وتفسير ذلك أن مثل هذه الموانىء تقوم أساسا بخدمة الطريق البحرى الذى تقع عليه عن طريق تجديد تموين السفن المارة بالمياه العذبة والغذاء والوقود وما تحتاج إليه من إصلاحات . لذا فهذه الموانىء هى بالدرجة الأولى موانىء تموين Ports of Call طالما كان الطريق البحرى يعمل بكامل طاقته ، ولكن فى حالة تدهور هذا الطريق نتيجة لانحسار الحركة عنه لسبب من الأسباب فإن هذه الموانىء سرعان ما تتحول إلى موانىء توصيل Transshipment بالدرجة الأولى ، تقتصر مهمتها على نقل السلع والبضائع القادمة من مصادر مختلفة لحساب موانىء أصغر مجاوره ، لا يمكن أن تستقبل السفن المحيطة .

ولعل ذلك هو ما ينطبق بصفة عامة على ميناءى عدن وجيبوتى ، وبصفة خاصة على ميناء عدن . فتدهور طريق البحر الأحمر نتيجة لغلق قناة السويس سرعان ما ينعكس على وظيفتها الأساسية كميناءى تموين إذ تصبح الوظيفة الأساسية محصورة بين التوصيل والترانزيت ، وفى نفس الوقت فان الوظيفة الحربية تحتل مكانا بارزا بعد تدهور الوظيفة التجارية ، على اعتبار أن الوظيفة الحربية أكثر ثباتا من التجارية ، حيث يعمل الميناء كقاعدة بحرية تقوم بخدمة

السفن الحربية العاملة فى خليج عدن وبحر العرب والمناطق الاستراتيجية الهامة ، شمال المحيط الهندى .

ميناء عدن : يقع فى حضن الساحل الجنوبى لشبه الجزيرة العربية ، وهو يقوم على خليج مرفأ طبيعى يتمثل فى الخليج المحصور بين شبه جزيرة عدن من الشرق وشبه جزيرة عدن الصغرى من ناحية الغرب . وهو خليج فسيح يسمح عمقه بالإرساء الجيد وحرية المناورة والحركة ، الأمر الذى يجعل منه بحيرة جبلية منيعة وترسانة بحرية هائلة تصلح لأداء الوظيفة التجارية والحربية على حد سواء .

وميناء عدن يقع على وجه التحديد شمال الخط الواصل بين رأس أبو قيامه والجزيرة الدائرية Round Island الواقعة على بعد عشرة كيلو مترات شمال شرق رأس أبو قيامه .

ويمكن تقسيم ميناء عدن إلى قسمين أو ميناءين :

ا – **ميناء النفط** : ويقع على الضلع الشمالى للطرف الشرقى لشبه جزيرة عدن الصغرى . وهو مجهز لاستقبال الناقلات المتوسطة الحجم ، وهى الأحجام التى يمكن أن تمر بقناة السويس .

ب – **ميناء التواهى** : (أو ميناء عدن) : ويقع مدخله بين شبه جزيرة عدن وشبه جزيرة عدن الصغرى . وهو ينقسم الى قسمين بواسطة شط رملى يمتد من الضلع الشمالى للميناء ، من نقطة تقع على بعد ثلاثة كيلو مترات شمال غربى رأس حدشوف R. Hedjuff ، وميناء التواهى أو عدن ينقسم إداريا إلى ميناءين :

الميناء الخارجى Outer Harbour : ويضم كل المنطقة الواقعة شمال الخط الواصل بين الأطراف الجنوبية لرأس أبو قيامه وجزيرة دنافه Denafa .

الميناء الداخلى Inter Harbour ويضم المنطقة الواقعة شرقى الميناء الخارجى . وميناء عدن يأتى ضمن سلسلة الموانىء التى أنشأتها بريطانيا لتكون نقط ارتكاز Points d'appui ساحلية على طريق الإمبراطورية بين الشرق

والغرب . لذا فميناء عدن يعد بحق من الموانيء التى صنعتها الطرق البحرية ، حيث أن دور الظهير الفقير فى عملية الصنع محدود للغاية . فميناء عدن نشأ لحاجة الطريق اليه أكثر من حاجة ميناء عدن للطريق . فهو بعبارة مختصرة محطة طريق Way-Station ، ترتبط حيويته ونشاطه بحيوية ونشاط الطريق . وعلى ذلك فإن غلق قناة السويس أمام حركة الملاحة فى أعقاب حرب يونيو عام ١٩٦٧ م ، أدى إلى تدهور طريق البحر الأحمر الذى يقع عليه الميناء ، وكان من نتيجة ذلك أن عدد السفن التى دخلت الميناء عام ١٩٦٨ م انخفضت بنسبة ٢٢ر١٪ عن عام ١٩٦٦ م ، كما انخفض حجم الحمولة الصافية التى دخلت الميناء بنسبة ٢٠ر٣٪ .(انظر جدول رقم ١) .

جدول رقم (١)

حركة السفن فى ميناء عدن قبل وبعد غلق قناة السويس

البيان	١٩٦٦	١٩٦٧	١٩٦٨	نسبة العجز٪
عدد السفن الزائره	٦ر٢٤٦	غلق قناة	١ر٣٨٢	٧٧ر٩
الحمولة الصافية (ألف طن)	٣١ر٤٢٦	السويس	٦ر٣٨٢	٧٩ر٧

المصدر : The Port of Aden HandBook, 1968, p.13

والملاحظ أيضا ، أن نشاط الميناء المستمد من الحركة القائمة على المحور العرضى وهو محور التجارة والملاحة الساحلية ، لم يتأثر كثيرا بتدهور الطريق واضمحلاله ، وتوضح البيانات التالية أن عدد القوارب والسفن التجارية الصغيرة التى زارت الميناء عام ١٩٦٨ م زادت بنسبة ٦٪ عن عام ١٩٦٦ م ، أما الحمولة الصافية التى حملتها هذه القوارب والسفن فقد انخفضت عام ١٩٦٨ م بنسبة ٨٪ عن عام ١٩٦٦ م ، وهذا يرجع إلى نقص الحمولة التى استقبلها ميناء عدن عن طريق السفن المحيطية .
(انظر جدول رقم : ٢) .

جدول رقم (٢)

حركة القوارب والسفن الصغيرة فى ميناء عدن

البيان	١٩٦٦	١٩٦٨	نسبة الفرق ٪
عدد القوارب الزائرة	١٫٤٤٢	١٫٣٤٧	+ ٨٫٥
الحمولة الصافية (طن)	١٤٠	١٢٨	– ٩٫٧

المصدر : Idid.,

والبيانات السابقة توضح أن ميناء عدن يصبح ميناء توصيل وترانزيت بالدرجة الأولى بعد أن تتوقف الملاحة عبر قناة السويس ويتدهور طريق البحر الأحمر ، فى حين أن انفتاح الطريق يعنى أن ميناء عدن يصبح محطة تموين بالدرجة الأولى .

أما الوظيفة الحربية لميناء عدن ، فتتسم إلى حد ما بالاستقرار والثبات عن الوظيفة التجارية ، فغلق المدخل الشمالى للبحر الأحمر لن يضعف من قيمة ميناء عدن كقاعدة بحرية تقع على مقربة من آبار نفط الخليج العربى وأيضا من شرايين ومسارات نقل هذا النفط .

ميناء جيبوتى : ويقوم على خليج صغير ، يكتنف الساحل الجنوبى لخليج تاجوره ، وعند مدخله ، وينحصر هذا الخليج بين اللسان الصخرى الذى ينتهى برأس جيبوتى شرقا ، ونتوء ساحلى صخرى من ناحية الجنوب الغربى يسمى Pointe Noire . أما مرسى جيبوتى فيقع فى الجزء الشرقى من الخليج ، وهو مرسى صناعى ، يقوم على عدة أرصفة تتعامد مع لسان شبه الجزيرة الذى تقع عليه مدينة جيبوتى . وهذه الأرصفة تمتد من ناحية الشمال والغربى والجنوب ، وتحصر فيما بينها حوضا متوسط الاتساع ، وبحيث يصبح مدخل الميناء Avant Port من ناحية الجنوب الغرب . والرصيف الشمالى الذى يعرف بالناسك

Marabout يمتد فوقه الخط الحديدى المتفرع عن الخط الرئيسى الممتد بين جيبوتى واديس ابابا . وجميع أرصفة ميناء جيبوتى مجهزة بصهاريج النفط التى تقوم بتزويد السفن بالوقود اللازم . وفيما يتعلق بمسألة التموين فيلاحظ أن هناك صعوبة فى الحصول على المياه العذبة نظرا لأن المياه المتاحة هناك بها نسبة ملوحة عالية .

وانحراف ميناء جيبوتى بنحو ١٠٥ كيلو مترات عن المسار الطبيعى لحركة السفن بين الشرق والغرب ، يقلل من أهمية ميناء جيبوتى كميناء تموين ، حيث يلزم السفينة التى تطلب التموين ان تنحرف عن المسار المثالى ، وتقطع هذه المسافة ذهابا وايابا .

وعلى ذلك ، يمكن القول بأن ميناء جيبوتى لا يرقى إلى مستوى المنافسة مع ميناء عدن فى ظل الظروف العادية من حيث الصلاحية لأداء وظيفة ميناء التموين على هذا الطريق البحرى فميناء عدن يستقبل سنويا نحو ٦٠٠٠ سفينة فى حين أن ميناء جيبوتى لا يستقبل أكثر من ٢٠٠٠ سفينة . علاوة على ذلك فان ميناء جيبوتى يقع بعيدا عن مصادر النفط الغنية فى منطقة الخليج ، مما يرفع من سعر تموين السفن بالوقود فى الميناء ، بنسبة تزيد عن ٣٠٪ عن اسعار التموين فى ميناء عدن وجده .

ولعل الوظيفة الأساسية التى تلائم ظروف ميناء جيبوتى تتمثل فى الترانزيت حيث ان هذا الميناء يخدم ظهيرا افريقيا داخليا واسعا ، يفتقر بصفة عامة الى المنافذ البحرية الرئيسية . يساعد على ذلك أن هذا الميناء يرتبط بالداخل بخط حديدى ، لا مثيل له فى منطقة المدخل الجنوبى للبحر الأحمر .

وتشير البيانات إلى أن البضائع والسلع التى استقبلها ميناء جيبوتى عام ١٩٧٩ م بلغ حجمها حوالى ١٧٧ر٥١ طنا . كان من بينها ١٤٨١ طنا عبارة عن تجارة ترانزيت لحساب الصومال واثيوبيا ، وهو ما يشكل ٩ر٢٨٪ من جملة

الواردات[1] . كما قام ميناء جيبوتى بتصدير سلع وبضائع لحساب الصومال وأثيوبيا بلغ حجمها ١٧٠٣ أطنان وهو ما يشكل ٧٫٩٪ من جملة الصادرات .[2] وفى نفس الفترة ، اعاد ميناء جيبوتى نقل وتصدير سلع وبضائع مختلفة لحساب مناطق أخرى ، بلغ حجمها ١٤٩٦٣ طنا ، وهو ما يشكل نحو ٦٩٫٤٪ من جملة الصادرات .

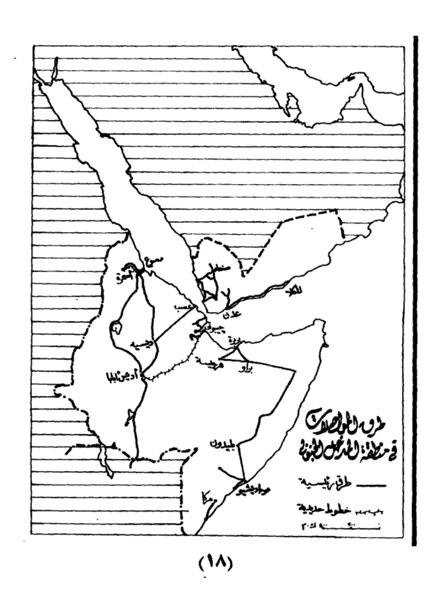
٣ – قلة الطرق الرئيسية والخطوط الحديدية :

وجود حوائط جبلية عالية بالقرب من الساحل أحد العوامل الرئيسية وراء ضعف شبكة الطرق والخطوط الحديدية بين البحر والداخل .

وتكاد تقتصر الطرق البريه الرئيسية Main Roads على تلك التى تربط الموانىء الرئيسية بالداخل . فشبكة الطرق الرئيسية التى تربط ميناء عدن بالداخل يبلغ طولها ٤٨٠٠ كيلو مترا[3] ، منها نحو ١٠٠٠ كيلو متر طرق مرصوفة[4] . وأهم هذه الطرق هو ذلك الذى يربط عدن بالمكلا على طول الساحل ، ويبلغ طوله نحو ٨٠٠ كيلو مترا . كما أن هناك الطريق الذى يربط عدن باليمن الشمالية . أما شبكة الطرق التى تربط الحديدة بالداخل فيبلغ طولها حوالى ٦٢٥ كيلو مترا ، وهى عبارة عن طرق رئيسية تربط الحديده بكل من صنعاء وتعز والمخا والسعودية . ومن هذه الشبكة هناك ٤٠٠ كيلو متر عبارة عن طرق مرصوفة أهمها طريق الحديدة صنعاء الذى ساهمت فى إنشائه الصين الشعبية . أما شبكة الطرق الرئيسية التى تخدم ميناء جيبوتى فيبلغ اجمالى طولها حوالى ٧٥ كيلو مترا[5] أهمها طريق جيبوتى – ارتا ويبلغ طوله ٤٠ كيلو مترا . وتخدم كلا من ميناءى عصب ومصوع طرق رئيسية ، يبلغ طولها حوالى ٨٥٩ كيلو مترا ، تربط بين عصب ، دسيه Dessye ، اسمره ومصوع واطول هذه الطرق هو الطريق الساحلى الذى يصل بين عصب ومصوع ، ويبلغ طوله حوالى ٤٦٤ كيلو مترا .

---

(1) Minister du Port de Commerce de Djibouti. - Statistiques Portuaires, 1979, p. 4.
(2) Ibid., p. 13.
(3) Marcopaedia, vol. 19, p. 1079
(4) Middle East Year Book, op. cit., p. 269
(5) Marcopaedia, vol. 19, p. 163


طرق المواصلات
في منطقة المدخل الجنوبي
طرق رئيسية
خطوط حديدية
مصوع
أسمرة
صنعاء
المكلا
عصب
عدن
جيبوتي
هرجيسة
براو
أديس ابابا
بلدوين
موقديشيو
مركا

وتقتصر الخطوط الحديديه فى منطقة المدخل الجنوبى على الخط الواصل بين جيبوتى واديس ابابا من ناحية ، وخط مصوع - اجوردات - مصوع . وهى خطوط اقامها الاستعمار لخدمة مصالحه فى المنطقة . ويبلغ طول خط جيبوتى - اديس ابابا حوالى ٨٨٠ كيلو مترا . وهو يتمشى مع الصدع الاخدودى فى صعوده إلى هضبة الحبشه . أما الخط الآخر فيبلغ طوله ٣٠٦ كيلو مترات . وهو الخط الذى أنشأت إيطاليا القطاع الأكبر منه .

٤ - صعوبة عمليات الإبرار البحرى :

على الرغم من افتقار سواحل منطقة المدخل فى معظم قطاعاتها إلى الجروف العالية التى تعوق عمليات الاقتحام البحرى ، إلا أن وجود الشعاب المرجانية على هيئة حواجز موازية لخط الساحل يؤدى الى تعذر الحركة أمام هذه السواحل ، وصعوبة النفاذ منها إلى الداخل ، كما أنها تشكل خطا دفاعيا يعوق عمليات الإنزال البحرى فى معظم القطاعات الساحلية .

ومن هنا ، يمكن القول بأن العمليات البحرية فى منطقة المدخل بصفة عامة ، وعمليات الإنزال البحرى على شواطىء المدخل بصفة خاصة تتميز بالصعوبة البالغة ، ويحتاج تنفيذها لإمكانيات مادية ضخمة ووسائل تكنولوجية عسكرية متقدمة لا تتوافر الا للقوى البحرية العظمى .

الخصائص الهيدروجرافية :

١ - الملوحة : تتميز مياه منطقة المدخل الجنوبى بارتفاع نسبى فى درجة الحرارة ، مقارنة بالبحار الأخرى ، حتى تلك التى تقع فى نفس العروض . ويرجع ذلك الى وقوع مياه المنطقة بين كتلتين من اليابس الساخن ، فضلا عن موقعه فى العروض الحارة .

فالهواء الملامس للمياه يتراوح متوسط درجة حرارته الشهرى[1] ما بين ٢٦° م بالقرب من باب المندب و ٢٣° م شرقى خليج عدن ، وذلك فى شهر فبراير الذى

(1) Red Sea and Gulf of Aden, op. cit.. pp. 37-38.

يعد أكثر شهور السنة برودة فى حوض البحر الأحمر. أما فى شهر أغسطس (أحر شهور السنة) فان المتوسط الشهرى يبلغ ٣٢°م فى جنوب البحر الأحمر ثم ينخفض بشدة الى ٢٤° م فقط فى شرق خليج عدن ، ويرجع ذلك إلى حركة التيارات الباردة الصاعدة فى هذه المنطقة.

وتشير قراءات المحطات الأرضية فى كل من مصوع وعصب إلى أن المتوسط السنوى لدرجة الحرارة يتراوح بين ٢٩ ، ٣٠°م ، وهذه القراءات لم يسجل أعلى منها فى أى محطة ساحلية أخرى فى العالم.

وحرارة المياه تتأثر بحرارة الهواء الملامس لها ، خاصة المياه السطحية (أقل من ١٨٠ مترا) حيث أن المياه العميقة تظل محتفظة بثباتها النسبى ، وقد قدرها بوخان Buchan عام ١٨٩٥ م بحوالى ٢٣,٩°م فى جنوب البحر الأحمر [1] .

أما عن المياه السطحية فإن المتوسط الشهرى لدرجة حرارتها يصل خلال فبراير الى نحو ٢٥°م. وفى شهر أغسطس يبلغ المتوسط حوالى ٣١°م حول خط عرض ١٤°م ثم يتناقص تدريجيا إلى ما بين ٢٨ ، ٢٩°م فى معظم أنحاء خليج عدن. ويحدث تناقص سريع فى درجة الحرارة بالقرب من سوقطره حيث ينخفض المتوسط الى ٢٣°م ، وهذا نتيجة لحركة التيارات الراسية الباردة المرتبطة بالرياح الموسمية الجنوبية الغربية.

وارتفاع حرارة المياه السطحية فى منطقة المدخل يعد أحد العوامل الرئيسية فى ارتفاع نسبة الملوحة Salinity فى هذا المسطح المائى ، الذى يعد من أكثر المسطحات المائية المفتوحة أو شبه المفتوحة ملوحة فى العالم. ويرجع ذلك إلى أن نسبة الملوحة ترتفع حيث يزداد فعل التبخر. فارتفاع الحرارة يؤدى إلى زيادة كمية المياه المفقودة بفعل التبخر ، عن تلك المياه المكتسبة بفعل الأمطار ، أو تلك المياه العذبة التى تصبها الأودية النهرية فى البحر.

فالأمطار الساقطة على سواحل منطقة المدخل قليلة ، إن لم تكن نادرة فى

---

(1) Selim, A. op. cit.,

بعض الأجزاء . فالمتوسط السنوى للمطر على الساحل الأفريقى يصل إلى ٢٠٠ ملليمتر فوق مصوع ، ويقل المتوسط بعد ذلك كلما اتجهنا جنوبا ، حيث لا يزيد عن ١٠٠ ملليمتر ، باستثناء سواحل خليج تاجورة ، التى يتراوح متوسط الأمطار الساقطة فوقها بين ١٠٠ – ٢٠٠ ملليمتر سنويا ، وذلك لقرب المرتفعات من الساحل .

أما المطر الذى يسقط على الساحل الاسيوى شمال باب المندب فيزيد متوسطه السنوى عن ١٠٠ ملليمتر ، ثم يصل على ساحل باب المندب وخليج عدن الى متوسط لا يزيد بأى حال عن ١٠٠ ملليمتر .

والملاحظ أن متوسط المطر السنوى يزيد كلما توغلنا نحو الداخل ، تبعا لمعدل درجة الارتفاع ، ولذا يزيد المتوسط السنوى فوق مرتفعات اريتريا على ٦٠٠ ملليمتر ، خاصة فى منطقة مصوع ، كما يزيد المطر فوق مرتفعات اليمن بدرجة تسمح بزراعة البن اليمنى الشهير . (انظر جدول رقم : ٣) .

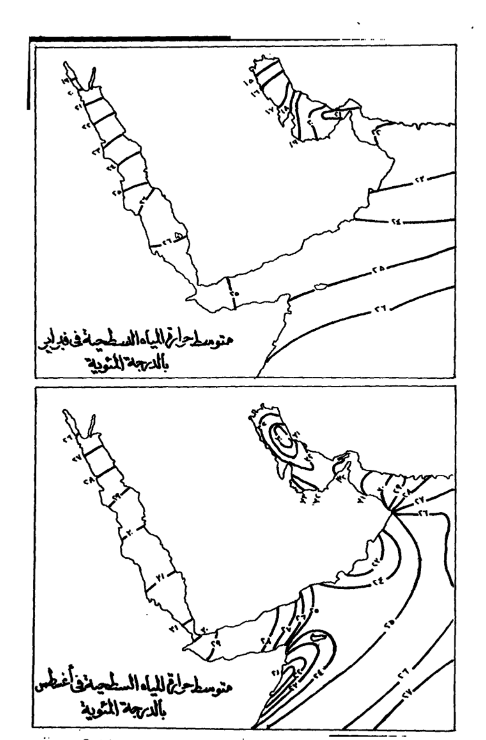
جدول رقم (٣)

المتوسط السنوى للمطر فى أريتريا واليمن

البيان	مصوع	قران	بريم
متوسط المطر السنوى (ملليمتر)	١٩٣	٧٦	٤٣
متوسط عدد الأيام المطيرة	٢١	٩	٧

المصدر :. Source: Selim, A. op. cit.

ومما تقدم يتضح أن الحرارة هى العامل الرئيسى المتحكم فى توزيع الملوحة ، وأن هناك علاقة طردية بين درجة الحرارة ونسبة الملوحة ، فكلما زادت الحرارة ، كلما زادت الملوحة . وباستثناء ذلك ، فإن نسبة الملوحة تزيد أمام الساحل الأفريقى فى جنوب البحر الأحمر ، عنها أمام الساحل الآسيوى ، أى بعكس الزيادة فى الحرارة . وتفسير ذلك أن ارتفاع حرارة المياه السطحية على الجانب الآسيوى ، تؤدى إلى ارتفاع نسبة الرطوبة ، التى تؤدى بدورها إلى إبطاء معدل



Source Red Sea and Gulf of Aden, pp. 38 - 39

تبخر المياه السطحية ، مما يؤدى إلى انخفاض نسبة الملوحة[1] . علاوة على ذلك فإن نسبة الملوحة تزداد من السطح إلى القاع نتيجة لعملية التبادل الرأسى التى تجرى بين المياه السطحية الأكثر ملوحة وكثافة ، وبين مياه الأعماق الأقل ملوحة وكثافة .

وتبلغ نسبة الملوحة فى المياه السطحية بالجزء الجنوبى من البحر الأحمر وباب المندب حوالى ٣٨ر١ فى الألف ، ثم تقل فى خليج عدن وتصل الى نحو ٣٦ر٩ فى الألف[2] ولا ترجع الزيادة فى نسبة الملوحة فى جنوب البحر الأحمر وباب المندب الى عامل البخر فقط ، بل الى اختلاط المياه السطحية بالمياه العميقة الأكثر ملوحة ، وذلك نتيجة لقيام التيارات القوية نسبيا بدفع المياه السطحية فى باب المندب والجزء الجنوبى من البحر الأحمر تجاه الشمال ، فتصعد مكانها المياه العميقة الأكثر ملوحة .

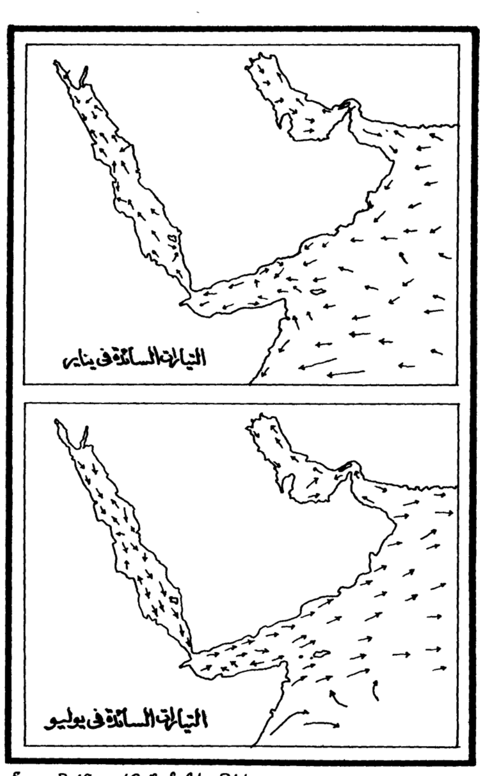
ومن المعطيات السابقة يتضح لنا أن مياه منطقة المدخل الجنوبى ، تعد بيئة صالحة لتكاثر ونمو الشعاب المرجانية ، التى تحتاج إلى الحرارة والملوحة ، فضلا عن الأعماق الضحلة ، ولذا تعتبر الشعاب المرجانية أحد الخصائص الرئيسية لمنطقة المدخل الجنوبى ، والتى تساهم بدرجة ما فى تشكيل ملامح الشخصية السياسية . فهذه الشعاب تدخل كعنصر أساسى فى تكوين ملامح شط فراسان وشط دهلك ، خاصة فيما يتعلق بإضفاء صفة الضحولة . كما أنها تمتد أمام معظم القطاعات الساحلية على هيئة حواجز متوازية ، عريضة نسبيا ، مما أدى إلى ضعف ارتباطات السكان بالبحر وتعذر الحركة أمام السواحل . ومن ناحية أخرى ، فإن هذه الشعاب قد زادت من ضغط اليابس على الماء ، وتضييق الخناق عليها ، الأمر الذى أدى إلى ضيق المجرى الصالح للملاحة ، خاصة فيما بين شطى دهلك وفراسان ، فضلا عن أن وجود هذه الشعاب أدى إلى أن يصبح العرض الحقيقى لمضيق باب المندب لا يتجاوز ١٤ر٤ كيلو مترا ،[3] وهو

---

(1) Ibid.

(2) Ibid.

(3) Red Sea and Gulf of Aden Pilot, 1954, p. 42.



Source : Red Sea and Gulf of Aden Pilot, p.p. 18-19

(٢٠)

المجرى الصالح للملاحة عبر المضيق الغربى الكبير . كما أن هذه الشعاب تكاد تسد المضيق الصغير أمام السفن وخاصة الكبيرة منها .

ولعل وجود الشعاب المرجانية داخل مضيق باب المندب مع سرعة التيارات النسبية داخل المضيق كان أحد العوامل الرئيسية وراء خطورة الملاحة عبر باب المندب ، أو بوابة الدموع .

وارتفاع نسبة الملوحة يلعب دورا هاما بالنسبة لسرعة اختراق الموجات الصوتية أو فوق الصوتية للوسط المائى لمنطقة المدخل . إذ أنه من الثابت علميا وعمليا ، أن هناك علاقة طردية بين نسبة الملوحة ، وسرعة اختراق الموجات للوسط المائى ، ولذا فإن الوسط المائى لمنطقة المدخل الجنوبى لا يعد ميدانا مثاليا لنشاط وعمل الغواصات ، خاصة وأن الغواصات أصبحت تمثل الآن قوة ضاربة فى التسليح البحرى ، لما تتميز به من قدرة على الحركة والمناورة .

٢ - التيارات البحرية : يمكن القول بأن الرياح هى العامل الرئيسى المؤثر فى حركة المياه أو التيارات فى المدخل الجنوبى للبحر الأحمر . ولذا تتأثر التيارات البحرية فى هذا الجزء بالرياح من حيث الاتجاه والسرعة والعمق .

ففى فصل الشتاء ، يؤدى هبوب الرياح الموسميه الشمالية الشرقية إلى تحرك تيارات باردة نسبيا فى خليج عدن ، تأخذ الغرب اتجاها عاما لها . ثم تدخل إلى البحر الأحمر عبر باب المندب ، بحيث يصبح اتجاهها العام صوب الشمال الغربى . مع ملاحظة أن هناك اتجاهات مختلفة ثانوية لبعض التيارات ، حين تتدخل عوامل أخرى غير الرياح كالأمواج والمد والجزر .

وفى فصل الصيف ، يؤدى هبوب الرياح الموسمية الجنوبية الغربية الى تحرك تيارات دفيئة نسبيا ، تأخذ الجنوب والجنوب الشرقى اتجاها عاما لها فى الجزء الجنوبى من البحر الأحمر ، وشرقيا فى خليج عدن .

والمعدل العام للسرعة التى تتحرك بها هذه التيارات فى جنوب البحر الأحمر

وخليج عدن يقدر بحوالى عقدتين فى الساعة[1] ، ولكن الثابت أن معدل السرعة التى تتحرك بها التيارات عبر باب المندب تزيد عن المعدل العام خلال فترة الرياح الموسمية الشمالية الشرقية ، والتى تصل أحيانا الى ٣٫٥ عقدة فى الساعه . ويرجع ذلك فى الغالب إلى تدخل عامل المد والجزر Tide فى التأثير على حركة التيارات[2] القادمة من خليج عدن الى البحر الأحمر ، علما بأن المد والجزر فى مضيق باب المندب من النوع النصف يومى ، حيث يحدث مرتين كل ١٢ ساعة تقريبا ، وتبلغ سرعته ١¼ عقدة فى الساعه . ولذا تتميز أحيانا كتلة المياه السطحية Surface Mass فى المضيق بالتقلب الشديد والاضطراب . ولعل تأثير المد والجزر هو الذى يجعل التيارات الشمالية الغربية حين تقترب من الجانب الجنوبى الغربى لجزيرة بريم تتحول بدرجة حادة وفجائية تجاه الشمال ، ويحدث ذلك على الأخص فى شهرى نوفمبر وديسمبر . وقد أمكن التمييز داخل المضيق الكبير بين تيار بحرى سطحى Surface Current يدخل البحر الأحمر من ناحية الجنوب ، بمعدل سرعة يبلغ نحو ١¼ عقدة ، وتيار بحرى سفلى عميق Deep Current يتحرك الى خارج البحر الأحمر بنفس السرعة تقريبا ، وذلك عند عمق ١٣٧٫٢ مترا .

ولا شك أن تأثير التيارات البحرية على حركة الملاحة قد تضاءل كثيرا بعد التقدم الكبير الذى طرأ على صناعة السفن ووسائل الإرشاد الملاحى . ومع ذلك فإنه لا يمكن تجاهل تأثير هذه التيارات فى منطقة لها خصائص المدخل الجنوبى للبحر الأحمر ، لما يتسم به المدخل من طبيعة طبوغرافية معقدة نسبيا ، منها ما يتصل بعدم انتظام القاع وضحولة أعماقه ، ومنها ما يتعلق بكثافة الجزر وانتشار الشعاب المرجانية سواء الظاهر منها أو المغمور ، فضلا عن ضغط السواحل على المسطح المائى إلى حد الاختناق فى باب المندب . كل هذه العوامل تجعل من التيارات البحرية عاملا لا يمكن تجاهله فى استخدام المدخل الجنوبى ، خاصة فى منطقة المضيق ، حيث يزداد تأثير ومفعول التيارات المستعرضة على حركة الملاحة

(1) Red Sea and Gulf of Aden Pilot, 1967, p. 147
(2) Ibid.

داخل المضيق ، على سبيل المثال فان ناقلة البترول ذات حمولة قصوى ٢٥٠ ألف طن تتعرض بفعل تيار عرضى تبلغ سرعته عقدة واحدة فى الساعه لجهد يبلغ ٦٥٠ طنا ، عندما تكون نسبة العمق إلى الغاطس تساوى ١,٥[1] . ولعل اضطراب المياه السطحية وسرعة التيارات فى مضيق باب المندب هى أحد العوامل الرئيسية وراء صبغ حركة الملاحة عبر باب المندب بطابع الحذر والخطورة ، خاصة بالنسبة للسفن المتوسطة والصغيرة الحجم ، ولعل ذلك هو أيضا الذى جعل اسم هذا المضيق يرتبط بالدموع والندب .

---

(١) الأهرام الاقتصادى اكتوبر ، ١٩٧٩ م

الفصل الرابع

الجغرافية السياسية لدول منطقة الإرتباط الرئيسى بالمدخل الجنوبي للبحر الأحمر

الفصل الرابع

الجغرافيا السياسية لدول منطقة الارتباط الرئيسى بالمدخل الجنوبى للبحر الأحمر

تتناول الدراسة فى هذا الفصل والذى يليه جغرافية الدول Geography of States [1] التى تدخل وتنتظم فى إطار الموقع العام للمدخل الجنوبى للبحر الأحمر ، وذلك بغرض الوقوف على مدى إسهام هذا الموقع فى تشكيل نمط الاستخدام السياسى لليابس الذى يدخل فى حوزة الجغرافى ، ومدى تأثيره على قوة هذه الدول ، ويأتى ذلك ، انطلاقا من أن هذا الموقع يكاد يكون مبرر وجود Raison d'etre دول منطقة المدخل الجنوبى .

ومن هذه الزاوية يمكن القول بأن الجغرافيا السياسية لدول المدخل الجنوبى تعنى دراسة الخصائص الجغرافية للدولة من جوانبها السياسية ، مع التأكيد على ضرورة بيان أثر الموقع - كخاصية طاغية - على الحيوية السياسية لهذه الخصائص .

ودراسة الخصائص الجغرافية السياسية للمنطقه السياسيه أو للدولة لا تعنى بالضرورة منهجا اقليميا عقيما لا يفرق بين الخصائص والعوامل

---

(١) يكاد يكون هناك اتفاق بين الجغرافيين على أن الدولة هى موضوع الجغرافيا السياسية ومحور اهتمامها .

يمكن مراجعة :

- Valkenburg, V., Elements of Political Geography. New Jersey: Prentice-Hall Inc., 195د, P.3.
- Jackson, W. Whiter Political Geography. - A. A. A. G. vol. 48, p. 178
- Whittlesey, D. op. cit., p. 585
- Boateng, E. op. cit., p. 3
- Muir,R. Modern Political Geography. - London: The MacMillan Press. Ltd., 1975, p. 7.

الجغرافية ، وإنما يقوم على الانتقاء الدقيق للعناصر والخصائص الجغرافية المؤثرة بوضوح فى المظهر السياسى Political Aspect للدولة ، وما يعترى هذا المظهر من جوانب قوة ومواطن ضعف .

وعلى الرغم من أن دول المدخل تنتظم فى إطار موقع جغرافى واحد ، إلا أن ذلك لا يعنى بالضرورة أن هناك دولة من دول المدخل الجنوبى تتشابه مع أخرى تشابها تاما فى الظروف السياسية . ولكن هذا لا ينفى أيضا أننا سنجد أن هناك قدرا معقولا من التشابه والتماثل ، قلما نجده بهذه الدرجة على الخريطة السياسية للعالم . ولهذا فإن دراسة الجغرافيا السياسية لدول المدخل الجنوبى ستكشف لنا عن ملامح عامة تميز منطقة المدخل الجنوبى على الخريطة السياسيه ، وتجعل منها شخصية سياسية Political Character مميزة .

ودول المدخل الجنوبى للبحر الأحمر تختلف فيما بينها من حيث درجة تحكمها فى المدخل البحرى ، أو تحكم المدخل البحرى فيها . لذا يمكن التمييز بين دول تؤثر وتتأثر بصورة رئيسية بالمدخل البحرى وتتمثل فى كل من دولتى اليمن الجنوبية وجيبوتى ، ودول تؤثر وتتأثر بصورة ثانوية بالمدخل ، وتشمل كلا من دول : اليمن الشمالية ، والصومال ، وأثيوبيا .

أولا : دولة اليمن الجنوبية

نشأة المنطقة السياسية :

لعل بداية تشكيل الملامح الاولى لهذه المنطقة تبدأ عام ١٧٣٨ م ، عندما

---

(١) السيد رجب حراز . الدولة العثمانية وشبه جزيرة العرب : ١٨٤٠ - ١٩٠٩ . - القاهرة : معهد البحوث والدراسات العربية ، ١٩٧٠ م ، ص ٨٠ .

(٢) فاروق عثمان أباظة ، المصدر السابق ، ص ٤١٧ .

قام سلطان لحج بالثورة على حكم الإمامة الزيدية فى صنعاء ، وفصل عدن والجزء الجنوبى عن بقية بلاد اليمن .

وعندما قامت بريطانيا باحتلال عدن فى يناير ١٨٣٩ م وانتزاعها من سلطان لحج ، كان هذا الجزء الجنوبى من اليمن قد تعرض للتفتت والانقسام كنتيجة طبعية للوضع القبلى القائم . ولا شك أن ذلك قد سهل من مهمة بريطانيا فى تأمين وجودها فى عدن وعلى الطرق الموصلة إليها ، خاصة وأنها نجحت فى تنظيم علاقاتها مع القبائل اليمنية المحيطة بعدن عن طريق سلسلة من معاهدات الصداقة والولاء ، وإظهار الاحترام للزعماء . وقد اهتمت بريطانيا بصفة خاصة بتوطيد صداقتها وارتباطاتها مع سلطان لحج للاستفادة بأراضيه الزراعية الخصبة وبمواردها المائية العذبة فى تموين محطة عدن .

ونتيجة للحملة العثمانية التى أرسلها السلطان عبد العزيز (١٨٦١م - ١٨٧٦م) إلى بلاد اليمن لإعادة توطيد النفوذ العثمانى هناك ، اضطرت بريطانيا إلى عقد سلسلة من معاهدات الحماية مع سلطنات ومشيخات المنطقة الممتدة من حدود الصبيحة ولحج غربا حتى حضر موت شرقا[٢] ، وذلك بهدف إحباط أية محاولة للتغلغل العثمانى فى جنوب اليمن .

وفى الوقت الذى كان فيه حكم الإمامة فى صنعاء ينظر إلى معاهدات الحماية على أنها لا تمس سيادته الشرعية على محميات الجنوب الغربى ، كانت بريطانيا تنظر الى معاهدات الحماية على أنها نوع من الاعتراف بالسيادة البريطانية على هذه المناطق . وانطلاقا من هذا المفهوم قام الإمام يحيى بتوقيع معاهدة حماية مع بريطانيا عام ١٩٣٤ م ، فى محاولة للتمشى مع الوضع القائم حتى يتم تسوية الخلاف القائم حول مستقبل جنوب اليمن .[١] .

---

(1) Abir, M., Oil Power and Politics Conflict in Arabia, The Red Sea and the Gulf. - London: Frank Cass and Company limited, 1974, p. 77.

وبإعلان بريطانيا عام ١٩٣٧ م تحويل عدن إلى مستعمرة للتاج البريطانى وتزايد تدخل بريطانيا بعد ذلك فى الشئون الداخلية للمشيخات والسلطنات إلى حد فرض الوصاية ، بدأت تظهر تنظيمات وحركات مقاومة للنفوذ البريطانى فى جنوب اليمن ، خاصة بعد تزايد تيار القومية العربية فى أعقاب الحرب العالمية الثانية . وكان من أبرز هذه التنظيمات حركة اتحاد الجنوب العربى ، التى تعد أول حركة سياسية فى جنوب اليمن (١٩٥٠) م وكان أكثر أجنحة هذه الحركة نشاطا يتمثل فى الطبقة الوسطى لعرب عدن ، بحيث شمل نشاطها المظاهرات والإضرابات المستمرة احتجاجا على السيطرة البريطانية .

ونتيجة لتزايد المقاومة والمعارضة للوجود البريطانى لجأت بريطانيا عام ١٩٥٤ م إلى طرح فكرة تشكيل الاتحاد الفيدرالى للجنوب العربى ، ولكنها سرعان ما عدلت عن هذه الفكرة بعد المعارضة الشديدة التى قوبل بها هذا المشروع .

وبقيام انقلاب عام ١٩٤٨ م فى صنعاء ضد حكم الإمامة واندلاع الثورات الوطنية فى المنطقة العربية ، عادت المحميات الغربية وتبنت فكرة إحياء المشروع البريطانى . ولذا فقد اعلن فى فبراير ١٩٥٩ تشكيل اتحاد إمارات الجنوب العربى الذى ضم المحميات الغربية الخاضعة للوصاية البريطانية [١] وقد بلغ عدد أعضاء هذا الاتحاد ١٧ ولاية ، فى حين بلغ عدد سكانها نحو ٩٠٠٠٠٠ نسمة عام ١٩٦٥ م [٢] من بينهم ٢٨٥٠٠٠ نسمة فى ولاية عدن وحدها . وقد أدى انضمام عدن إلى الاتحاد عام ١٩٦٣ م إلى ربط الميناء بالأراضى الداخلية وإزاحة الحواجز الجمركية ، مما ساعد على تكوين سوق مشتركة للجنوب العربى .

وقوبل تشكيل الاتحاد بثورة شعبية شديدة لأنه لا يحقق الاستقلال الحقيقى الكامل . وقد انطلقت الثورة المسلحة من ردفان فى ١٤ اكتوبر عام ١٩٦٣ م ثم تركزت فى عدن وسط المعسكرات والمصالح الحيوية البريطانية . [٣]

(١) Arab Information Centre. British Imperialism in Southern Arabia. - N.Y. : The Research Section, November, 1958.

(٢) وزارة الارشاد القومى والاعلام . التقرير السنوى لاتحاد الجنوب العربى . – عدن ٦٥/ ٦٦ ، ص ٥ .

(3) "YEMEN POR", Middle East Year Book, 1980, pp. 268-275.

وتحت ضغط الثورة العنيف*، اضطرت بريطانيا الى الدخول فى مفاوضات مع جبهة التحرير التى تولت مسئولية الثورة المسلحة فى المحميات خارج عدن ، بهدف هدم مشروع الاتحاد ، كما شاركت فى قيادة حركة النضال داخل عدن نفسها . وقد انتهت هذه المفاوضات بإعلان الاستقلال فى نوفمبر ١٩٦٧ م ، وقيام جمهورية اليمن الجنوبية الشعبية ، التى تغير اسمها فى نوفمبر ١٩٧٠ م الى جمهورية اليمن الديمقراطية الشعبية .

ومما تقدم يتضح أن الموقع قد أسهم بشكل بارز فى صنع المنطقة السياسية لليمن الجنوبية ، ككيان متميز عن بقية شبه الجزيرة العربية . وتفسير ذلك أن الأصل فى تمييز هذه المنطقة السياسية إنما يرجع أساسا إلى الوجود البريطانى فى منطقة ميناء عدن الذى بدأ فى يناير ١٨٣٩ . ومبرر هذا الوجود استخدام عدن كمحطة تموين على طريق الامبراطورية ، ثم كقاعدة عسكرية Military Base فى المنطقة منذ عام ١٩٦٠ م ، وذلك بعد تزايد الأهمية البترولية لمنطقة الخليج العربى [1] .

والوجود البريطانى فى ميناء عدن استلزم بالضرورة فرض السيطرة على الظهير ، لتأمين الوجود البريطانى فى قاعدة عدن ، وضمان قيام الظهير بتموين هذا الميناء ، وحماية طرق المواصلات التى تربط بين الميناء والأجزاء الداخلية . وقد أدى ذلك الى لجوء بريطانيا إلى عقد معاهدات حماية ووصاية مع السلطنات والمشيخات فى منطقة الظهير ، هذه الحماية والوصاية هى فى المعنى الأخير شكل من أشكال السيادة البريطانية ، وركيزة أساسية اعتمد عليها الوجود البريطانى فى جنوب اليمن .

وقد انتهى الأمر ، بعقد اتفاقية بين الحكومتين العثمانيه والبريطانيه فى مارس ١٩١٤ م ، تختص بتحديد المنطقة التى يدعى البريطانيون حمايتها فى جنوب اليمن لتمييزها عن بقية الممتلكات العثمانية [2] .

---

* شارك فى قيادة هذه الثورة مجموعة مختلفة من الحركات والتنظيمات الوطنية ، لعل أبرزها منظمة تحرير الجنوب المحتل ، وحزب الشعب الاشتراكى والجبهة القومية .

(1) Abir, M. op. cit., p. 76-77.

(٢) فاروق عثمان اباظة . المصدر السابق ، ص ٥٥٤ .

وعلى هذا يمكن القول ، بأن عدن تمثل منطقة النواة Core Area التى نمت حولها المنطقة السياسية لليمن الجنوبية ، وذلك لتميزها بموقع جغرافى هام على أحد طرق المواصلات البحرية الهامة .

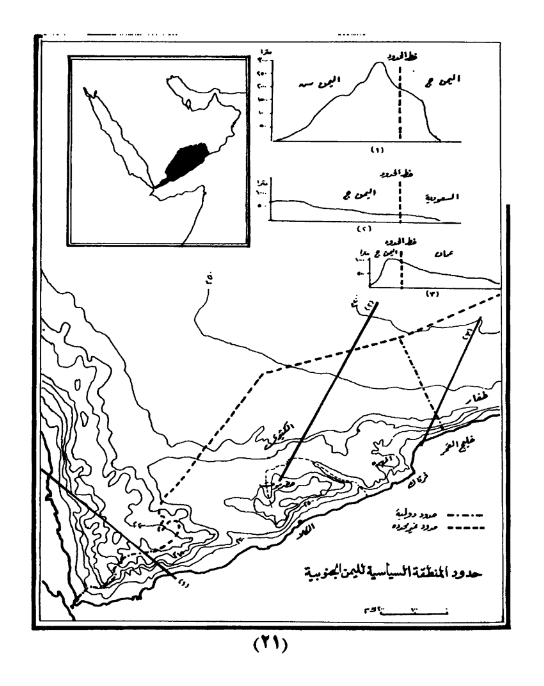
حدود المنطقة السياسية :

تشترك اليمن الجنوبية فى حدودها البرية مع كل من اليمن الشمالية والسعودية وسلطنة عمان . وترتبط نشأة حدود اليمن الجنوبية مع كل من اليمن الشمالية وسلطنة عمان بالحدود السابقة التى حددتها اتفاقية المحميات وحضرموت ، وهى الاتفاقية الانجلو- تركية الموقعة فى مارس ١٩١٤ م .

ويتمشى خط الحدود مع اليمن الشمالية فى خط مستقيم من اكمة الشوب (جنوب شرق رأس باب المندب) متجها إلى الشمال الشرقى حتى قمة جبل الجغبوب ، ثم يتعرج فوق جبل العرار منحرفا تجاه الشمال الغربى حتى قمة جبل السنصنفة ثم ينحرف الى الشمال الشرقى الى جبل الحواب ويواصل سيره تجاه الشمال الشرقى حتى صحراء الربع الخالى ، وذلك بالقرب من نقطة تقاطع خط طول ٤٥ْ شرقا وخط عرض ١٤ْ شمالا .

أما خط الحدود مع سلطنة عمان فهو خط هندسى غير محدد على الطبيعة ، فهو يبدأ من نقطة على ساحل خليج القمر شرقى رأس السجار ويسير فى خط مستقيم تجاه الشمال الغربى تقريبا لمسافة تقرب من ٨٤ كيلو مترا ، متعامدا مع خط الساحل .

أما عن حدود اليمن الجنوبية مع السعودية فهى غير محددة Indifinite Boundary - ، ولذا فهى تختلف من خريطة لأخرى . ولكن بصفة عامة فإن هذا الحد يتمشى مع الحد الشمالى للمحميات الشرقية المتمثلة فى المهره وحضرموت والواحدية ، وهو يكاد يسير مع الحافة الجنوبية الشرقية لكثبان صحراء الربع الخالى . وتقوم السعودية من جانبها الآن بتخطيط حدودها على



خط الحدود
اليمن ج
(١)
خط الحدود
اليمن ج
السعودية
(٢)
خط الحدود
اليمن ج
عمان
(٣)
ظفار
خليج القمر
حدود دولية
حدود غير محددة
حدود المنطقة السياسية لليمن الجنوبية

(٢١)

الطبيعة مع اليمن الجنوبية وذلك بواسطة طريق اسفلتي يجرى شقه ويمر بكل من نجران ، وشروره والوديعة ثم ينحرف تجاه الشرق الى ظفار وعمان .

والحدود البرية لليمن الجنوبية على هذا النحو ، تعتبر مجرد خطوط ذات طبيعة مؤقتة ، ليس لها السند القانونى والسياسى الكافى ، وذلك نتيجة لأن معظمها عبارة عن خطوط غير محددة ، والمحدد منها غير معين على الطبيعة ولم يتم رسمه على خرائط تفصيلية . كما أن هذه الخطوط لا علاقة لها بطبيعة الظروف الطبيعية والبشرية ، نظرا لأنها خطوط رسمها الاستعمار ، بما يتمشى مع مصالحه وقوته . فكل الحدود البرية لليمن الجنوبية عشوائية ، لم يراع فى تخطيطها أبسط قواعد الجغرافيا السياسية فهى مفروضة على تكوينات جيولوجية وتضاريسية متشابهة ، ولا تستند إلى معايير حضارية وأثنولوجية واضحة ولا إلى ركائز لبوغرافية حاسمة الفصل .

وقد ترتب على ضعف حدود اليمن الجنوبية ، أن أصبحت مناطق الحدود مسرحا للصدامات والمعارك المسلحة بين اليمن الجنوبية وجاراتها . ومن أمثلة ذلك ، تلك الصدامات العنيفة التى وقعت بين اليمن الشمالية والجنوبية عام ٧١ – ١٩٧٢ فى مناطق بيحان والجوبه وجبل شقير والبلق .

والتوتر المستمر الذى يميز حدود اليمن الجنوبية لا يرجع إلى تنازع على الحدود بعينها بقدر ما يرجع إلى الاختلاف القائم بين الأنظمة السياسيه ، خاصة وأن اليمن الجنوبية تلتزم الخط الراديكالى فى علاقاتها مع جاراتها . فمناطق الحدود لا تمثل مناطق ضغط سكانى أو اقتصادى وبالتالى فهى لا يكاد يكون لها وجود حقيقى وملموس يضاف إلى ذلك ، أنه لا يمكن إغفال دور الموقع الاستراتيجى فى إثارة خلافات الحدود ، حيث تسعى كل دولة إلى إعطاء نفسها أهمية متميزة فى منطقة يشتد الصراع الدولى حولها .

ولا شك أن قصر طول الحدود البرية بالنسبة للمساحة يقلل بعض الشىء من أخطار هذه الحدود المليئة بالعيوب الجغرافية السياسية . فإجمالى طول هذه الحدود

البرية يبلغ نحو ١٧٠٠ كيلو متر ، أى أن كل كيلو متر من الحدود يقابله ١٩٥٫٩ كيلو مترا مربعا من المساحة ، الأمر الذى يقلل من فرصة الاحتكاك والأعباء الدفاعية .

أما الحدود البحرية للمنطقة السياسية الأساسية فيبلغ طولها حوالى ١٢١٠ كيلو مترات ، أى أن كل كيلو متر من الساحل يقابله ٢٧٥ كيلو مترا مربعا فقط من المساحة . ويعنى هذا أن فرصة التنفس عبر الحدود البحرية والاتصال بالعالم الخارجى كبيرة نسبيا ، ولذا نجد أن أهل اليمن الجنوبية أكثر تعرضا للمؤثرات الخارجية من بقية سكان شبه الجزيرة . وقد انعكس هذا الانفتاح على ضعف النظام القبلى فى البلاد ، وتميزها بتيارات واتجاهات فكرية وأيدولوجية وافدة ، وهو الأمر الذى انعكس على تميز اليمن الجنوبية بمناخ اجتماعى وسياسى مختلف عن المناخ العام السائد فى المنطقة المحيطة . ولعل هذا الاختلاف يمثل أحد الاسباب الرئيسية وراء النزاعات القائمة بين اليمن الجنوبية وجاراتها .

كما أن طول الجبهة البحرية المطلة على هذا الشريان البحرى الهام قد انعكس أيضا على تعدد الجنسيات والمجموعات العرقية ، فنسبة السكان غير الوطنيين بلغت عام ١٩٦٧ م نحو ١٠٪ من جملة السكان ، وغالبيتهم ينتمون لشعوب الشرق الاقصى الذى يمر بهم هذا الطريق البحرى ، كالهنود والباكستانيين ، إلى جانب الصوماليين وقليل من الأندونيسيين والاثيوبيين والماليزيين والأوربين .[1] .

مساحة وشكل المنطقة السياسية :

تبلغ مساحة اليمن الجنوبية حوالى ٣٣٢٩٦٨ كيلو متر مربع لا تتخللها مسطحات مائية ، وهى بذلك تدخل فى عداد الدول المتوسطة المساحة .

والتعامل مع المساحة المطلقة وحدها قد يؤدى إلى نتائج مضللة بغير التعرف على

(1) "People's Democratic Republic of Yemen" Encyclopaedia of the Nations Asia & Australasia. - London: The New Caxton Library service limited NCLS, 1971, vol. 4, pp. 419-422.

المساحة الحقيقية لأقليم الدولة ، والتى يمكن التعرف عليها من خلال كثافة السكان . وتشير تقديرات عام ١٩٧٧ م إلى أن عدد السكان فوق هذه المساحة بلغ ١٫٧٩٧ ألف نسمة .[١] أى أن معدل الكثافة لم يزد عن ٣٫٥ نسمة فى كل كيلو متر مربع . وهى كثافة ضعيفة للغاية تعكس بدورها ضعف تحكم السكان فى التربة — Soil Mastery بمثل ماتدل على ضعف قدرة هذه المساحة على استيعاب السكان ، نتيجة لسيادة المناخ الصحراوى وشبه الصحراوى وندرة الموارد المعدنية التى تصلح كقاعدة صناعية تعوض ظروف الجفاف وما يقوم عليه من زراعة محدودة .

ولا شك أن الموقع البحرى يلعب دورا هاما فى ضعف هذه الكثافة ، حيث أن الأرقام أكدت أن عدد السكان قد انخفض فى أعقاب غلق قناة السويس عام ١٩٦٧ وتدهور طريق البحر الأحمر نتيجة لنزوح عدد كبير من السكان ، بلغ عددهم عام ١٩٦٨ نحو ٣٠٥٤١ نسمة ، زاد الى ٣٦٣٠٢ نسمة عام ١٩٦٩ م ، والى ٤٢٢١٩ نسمة عام ١٩٧٠ م .[٢] .

وضعف تحكم السكان فى المساحة السياسية يعنى بالضرورة ضعف قدرة هؤلاء السكان على حماية المساحة السياسية . كما أن ازدياد الأهمية الاستراتيجية لليمن الجنوبية بالنسبة للقوى العظمى يجعل مسألة ضعف الكثافة السكانية نقطة ضعف واضحة تسهل عملية غزو المنطقة والسيطرة عليها من جانب القوى الطامعة .

وشكل المنطقة السياسية لليمن الجنوبية يميل إلى الاستطالة فى اتجاه عام يمتد بين الشمال الشرقى والجنوب الغربى ، حيث يبلغ طولها أكثر من ست أمثال عرضها فى المتوسط . فالطول يبلغ حوالى ١٠٨٠ كيلو مترا فى حين يتراوح العرض بين أقل من عشرة كيلو مترات تجاه باب المندب وحوالى ٣٥٠ كيلو مترا على خط طول المكلا .

وشكل اليمن الجنوبية وإن كان يميل إلى الاستطالة ، إلا أنه يتميز إلى حد ما بالاندماج ويظهر ذلك من واقع قصر طول الحدود بالنسبة للمساحة ، إذ تبلغ هذه النسبة حوالى ثمانية أمتار من الحدود مقابل كل كيومتر مربع من المساحة .

(1) Demographic Year Book, 1977, pp. 140-150, Table 3
(2) Ibid, p. 481 Table. 26

والقول بميل الشكل إلى الاندماج ، لا ينفي أن هناك عيباً جيوبولتيكياً واضحاً في شكل المنطقة السياسية ، يتمثل في طرفها الجنوبي الغربي . فهذا الطرف يظهر على شكل نتوء بارز من جسم الدولة ، يبدو للناظر إليه كما لو كان سهما يشير إلى باب المندب وجزيرة بريم . فهذا التمدد القصى تجاه الغرب جاء بقصد من بريطانيا ، بحيث يمكن لها أن تجمع منطقة نفوذها في الجنوب اليمنى بين ميناء عدن ومضيق باب المندب في وقت واحد ، فضلا عن جزيرة بريم التي يمكن النظر إليها على أنها امتداد مستمر لليابس اليمنى الجنوبي . وهذا التمدد بمثابة زائدة مساحية يسهل قطعها وفصلها عن جسم الدولة .

والعاصمة (عدن) لا تتوسط الإقليم السياسى بما يتفق والشكل ، وبالقدر الذى يتيح لها ضمان التحكم في كافة أطراف الدولة بقدر متوازن ودائم عبر قنوات الاتصال المختلفة فهى تقع على الحدود البحرية مباشرة ، مما يجعلها عرضة للسقوط بسهولة ، مع توفر الفرصة لعزلها عن بقية جسم الدولة .

ووقوع العاصمة على البحر مباشرة يعكس طبيعة التوجيه الجغرافي السياسى لليمن الجنوبية عبر البحر ، خاصة وأن المعمور اليمنى الفعال يتركز على الساحل ، ويرتبط بالمنافذ البحرية إلى حد كبير كعدن والمكلا . لذا فإن البحر في هذه الحالة يمكن النظر إليه على أنه تتمة طبيعية للمجال اليمنى ، وجزء لا يتجزأ من المنطقة السياسية .

موارد المنطقة السياسية :

١ - التربة وموارد المياه : لا شك أن عامل التضاريس من أكثر العوامل المؤثرة في تكوين التربة في اليمن الجنوبية ، حيث تؤثر التضاريس في توزيعات المطر والحرارة والنبات ودرجة نضوج التربة . ففى السهل الساحلى تسود التربة الفيضية Alluvial Soil التي تنتمى الى مجموعات التربة المنقولة Transported Soil . هذه التربة تصبح رملية طفلية شبه ثقيلة عند مصبات الأودية التي تقطع السهل الساحلى ، وهى تتكون من الرمال والصلصال ، بالإضافة إلى عنصر الحديد ، وخارج أراضى الأودية تنتشر التربة الرملية

الخشنة ، التى تتخللها الكثبان الرملية ، وهى تربة فقيرة فى المواد العضوية تتخللها فراغات بينية واسعة يملؤها الهواء ، ولذلك فهى غير صالحة للزراعة

وفى الأجزاء الداخلية على الجبال والسفوح ، تنتشر التربة الصلصالية الثقيلة فى الواحات وبطون الأودية التى تحتفظ بامتدادها لمسافات طويلة نحو الداخل . وهذه التربة تتميز بالتماسك ، تختلط فيها الرواسب الصلصالية بالمواد العضوية المتخلفة ، لذا فهى تربة تتميز بالخصوبة وتلائم زراعة الكثير من المحاصيل الزراعية كالقطن والحبوب فضلا عن الخضروات والفواكه . ولاشك أن أهم عيوب هذه التربة الفيضية هو تعرضها للجرف فى مناطق السفوح التى تتعرض للسيول الجارفة .

وتتمثل موارد المياه فى اليمن الجنوبية فى مياه الفيضانات والسيول بالاضافة إلى المياه الجوفية . وتساهم مياه الفيضانات والسيول فى رى ما يقرب من ٨٠٪ من المساحات المزروعة فى حين تروى مياه الآبار والعيون النسبة الباقية .[1] .

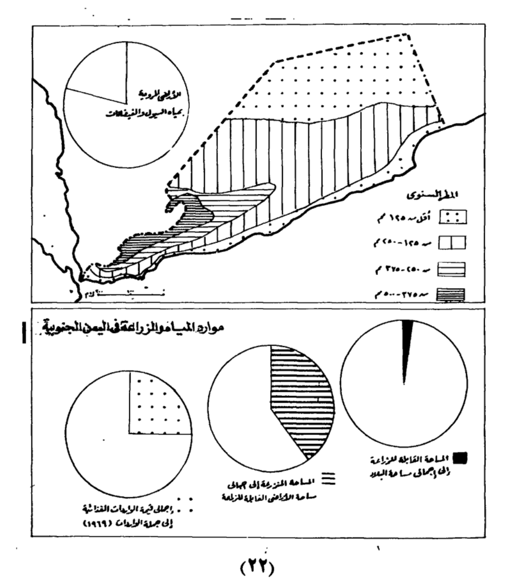
وعلى الرغم من أن الرى المعتمد على مياه الفيضانات والسيول يلائم زراعة المحاصيل ذات الربح المنخفض نسبيا إلا أن خطورة الاعتماد عليه ترجع الى تذبذب كمية المياه ، نظرا لعدم انتظام سقوط الأمطار التصاعدية ، خاصة أنه لا توجد سدود لحجز مياه الأمطار والسيول لتنظيم الاستفادة منها .

أما الآبار والعيون فهى تتميز بصفة عامة بانخفاض منسوبها ، إذ يتراوح فى المناطق الساحلية بين ٦ ، ١٢ مترا ، فى حين يتراوح هذا المنسوب بين ١٢ ، ٥١ مترا فى المناطق الداخلية . ولا شك أن ذلك يضاعف من تكاليف استخدام هذه الآبار ، فضلا عن زيادة نسبة الملوحة المترتبة على زيادة الضغط على رفع هذه المياه .

وواضح أن موارد المياه فى اليمن الجنوبية قاصرة عن أن توفر المياه اللازمة لقيام زراعة واسعة والاستفادة بالأراضى القابلة للزراعة ، تشير التقديرات[2] إلى أن

(١) محمد على الشعيبى : جمهورية اليمن الديمقراطية الشعبية : دراسات فى التنمية الاقليمية ومشاكلها . — بيروت : دار الأمم ، ١٩٧٢ ، ص ١٩٨ .

(2) Middle East Year Book, 1980, p. 272



موارد المياه والزراعة فى اليمن الجنوبية

مساحة الأراضى القابلة للزراعة فى اليمن الجنوبية لا تزيد عن ٧٠٠٠٠٠ أكر ، أى ما يوازى ٢ ٪ من جملة المساحة الكلية ، بينما تبلغ المساحة المزروعة بالفعل نحو ٣٠٠٠٠٠ أكر ، أى ما يوزازى ٤٢٫٨ ٪ من جملة المساحة القابلة للزراعة.

والمركب المحصولى لليمن الجنوبية ، يشمل الحبوب مثل القمح والشعير والذرة والسمسم ، كما يضم محاصيل نقدية كالقطن والتبغ ، بالإضافة إلى الخضروات والفواكه كالموز والحمضيات والتمر والطماطم .

أما إنتاج المراعى من الماعز والأغنام والجمال فيقدر بحوالى ١٢٢٥٠٠٠ رأس بالإضافة الى ١٨٠٠٠ رأس من الماشية .[١] .

ويأتى القطن على رأس قائمة الموارد الزراعية أهمية بالنسبة للاقتصاد الوطنى ، حيث يعتبر المحصول النقدى الرئيسى فى البلاد . وتتركز زراعته فى أبين ولحج ، ويعتمد على مياه الفيضانات والسيول ولذا فإن كمية الإنتاج متذبذبة بين عام وآخر ، فبينما بلغ إنتاجه عام ١٩٧١ نحو ١٥٤ ألف طن ، نجد أن هذا الإنتاج لم يتجاوز ١٠٣ ألف طن عام ١٩٧٤ .[٢] .

وعلى الرغم من أن ثلثى عدد السكان تقريبا يعملون فى قطاع الزراعة* ، إلا أن هذا القطاع لا يساهم بدور فعال فى الاقتصاد الوطنى ، فالإنتاج الزراعى لا يسد حاجة الاستهلاك المحلى مما يستلزم الاعتماد على استيراد الغذاء من الخارج . وتشير الإحصاءات[٣] إلى أن قيمة الواردات الزراعية شكلت عام ١٩٦٩

---

(1) Marcopaedia, vol. 19, pp. 1079-1083

(2) Statistical Year Book for Arab Countries, 1977. - Cairo: Council of Arab Economic Unity, vol. II p. 51, Table 11

* بلغ عدد السكان الذين يعملون بقطاع الزراعة نحو ٩٢٩ ألف نسمة عام ١٩٧٠ من أصل ١٫٤٣٦ ألف نسمة يشكلون السكان العاملين ، أو ما يوازى ٦٤٪ . يمكن مراجعة :

Food & Agriculture Organization of the U.N (F.A.O.). Production Year Book, 1978, vol. 32, pp. 61-71.

(٣) محمد على الشعيبى ، المصدر السابق ، ص ١٥٨ ، جدول ١٦ .

ما يقرب من ٢٤ ٪ من إجمالي قيمة الواردات ، وحوالي ٢٥٫٤ ٪ إذا أضفنا الواردات من اللحوم .

٢ – صيد البحر : يبلغ اجمالي طول سواحل اليمن الجنوبية والجزر التابعة لها حوالي ١٢٠٠ كيلو متر ، تنتشر عليها حوالي ٣٠ قرية صيد رئيسية ، وحوالي ثمانية مراكز رئيسية للصيد ، تتمثل في عدن ، عمران ، شقره ، بئر علي ، المكلا ، القصير ، سيحوت ورأس فرتاك ، بالإضافة إلى قلنسية على الساحل الشمالي لجزيرة سوقطره .

وعلى الرغم من ضيق اتساع الرصيف القاري الممتد أمام الساحل في خليج عدن وقلة موانيء الصيد ومستودعات التبريد وتأخر وسائل ومعدات الصيد ، إلا أن الثروة السمكية تحتل مكانا بارزا ومتميزا في الاقتصاد الوطني . فقد بلغ انتاج اليمن الجنوبية من الأسماك نحو ١٠٧٠٠ طن عام ١٩٦٩ م ، زاد إلى ١٦٢٠٠٠ طن عام ١٩٧٧ م .[1] وقد بلغت قيمة صادرات اليمن الجنوبية من الأسماك عام ١٩٧٧م حوالي ٥٫٩ مليون دينار يمني ، أي ما يوازي ٥٩٪ من قيمة إجمالي الصادرات في ذلك العام .[2]

وهناك شركتان أجنبيتان تعملان الآن في صيد وتجارة الأسماك ، إحداهما يابانية والأخرى سوفيتية – يمنية مشتركة . كما تقوم كوبا بتزويد المصايد اليمنية بالسفن والمعدات اللازمة للصيد .

٣ – الموارد المعدنية والطاقة : لم تكشف عمليات البحث والتنقيب التي جرت حتى الآن وجود رواسب معدنية تذكر اقتصاديا . ومع ذلك فإن الدلائل الجيولوجية تؤكد وجود رواسب الذهب والفضة والرصاص والزنك والموليبدنيوم Molybdenum • في الأجزاء الشرقية ، ولا يتوفر من الرواسب المعدنية بصورة اقتصادية حتى الآن سوى الأملاح البحرية مثل كلوريد المغنسيوم والبوتاسيوم

(1) Middle East Year Book. op. cit., p. 272.

(2) Ibid.

• الموليبدينوم عبارة عن عنصر معدني يشبه الكروم في كثير من الخصائص ويستعمل في تكسية الفولاذ .

والصوديوم ، وتعتمد عملية التعدين على طاقة البخر الشمسية ، حيث يتم ضخ مياه البحر المرتفعة الملوحة إلى أحواض تجفيف قريبة . كما يوجد الملح الصخرى على الحدود الشمالية بالقرب من صحراء الربع الخالى فى منطقة شبوه . وقد بلغ إجمالى إنتاج اليمن الجنوبية من الأملاح عام ١٩٧٥ م حوالى ٧٥٠٠٠ طن مترى .[١]

وانتاج اليمن الجنوبية من النفط الخام لم يتجاوز عام ١٩٧٤ م ٢٫٧ مليون طن مترى فقط ، وذلك بالرغم من الجهود المكثفة للبحث والتنقيب عن البترول التى تقوم بها شركات كندية وبريطانية . وليس هناك حتى الآن أى تفسير علمى لعدم اكتشاف البترول فى منطقة حضرموت . كما تجرى عمليات تنقيب واسعة فى جزيرة سوقطره ومنطقة الرفرف القارى الممتد حولها .

وبالرغم من ضعف إنتاج النفط الخام فى اليمن الجنوبية ، إلا أن صناعة تكرير النفط تعد من موارد الدخل القومى الهامة ، حيث تشكل المنتجات البترولية حوالى ٨٠٪ من الصادرات الصناعية للبلاد خلال عام ١٩٧٤ م .[٢] وتتركز عمليات التكرير فى معمل ضخم أقيم عام ١٩٥٤ م فى شبه جزيرة عدن الصغرى (البريقه) ، وتبلغ طاقته حوالى ٥ ملايين طن سنويا (١٩٦٨) م . ويعتمد المعمل على البترول المستورد من الخليج العربى ، ويصدر منه إلى الأسواق الخارجية نسبة تتراوح بين ٧٠ - ٨٠٪ بينما تخصص النسبة الباقية للاستهلاك المحلى وتموين السفن فى ميناء عدن .[٣] .

٤ - النقل : يلعب النقل البحرى دورا رئيسيا فى ربط اليمن الجنوبية بالعالم الخارجى من ناحية وفى دعم الاقتصاد القومى من ناحية أخرى .

ويعتمد النقل البحرى بصفة رئيسية على ميناء عدن كميناء تموين بالدرجة الأولى فى حالة ازدهار طريق البحر الأحمر وكميناء ترانزيت وتوصيل فى حالة

(1) "The People's Democratic Repulic of Yemen: Introductory Survey" The Europa Year Book, 1978, A World Survey, vol. 11, London: Europa Publications limited, pp. 1738-1746
(2) Encyclopaedia of the Nations, op. cit., p. 421.

(٣) محمد على الشعيبى . المصدر السابق ، ص ٢٣٣ .

تدهور هذا الطريق البحرى . ولا شك آن دور ميناء عدن كمصدر رئيسى للدخل القومى قد تضاءل بعد غلق قناة السويس عام ١٩٦٧ ، حيث انخفض عدد السفن التى تزور الميناء من ٥٠٠ سفينة شهريا فى المتوسط الى حوالى ١٠٠ سفينة فقط عام ١٩٦٨ ، مما كان له أثر كبير على اقتصاد البلاد ، حيث بلغت قيمة العجز فى الدخل السنوى للميناء عام ١٩٦٨/٦٧ حوالى مليون دينار يمنى .[١] .

وخلال فترة إغلاق قناة السويس اعتمد الميناء على الوظيفة البديلة وهى الترانزيت بالنسبة لليمن الشمالية ، حيث ان ما يقرب من ٣٠٪ من تجارة اليمن الشمالية تمر من خلال ميناء عدن . ولا شك أن هذه النسبة قد انخفضت بشكل واضح بعد التحسينات التى طرأت على ميناء الحديدة . كما أن الميناء لم يستفد من وظيفة الترانزيت نظرا للخلافات القائمة بين اليمن الجنوبية وجاراتها .

وقد بدأ ميناء عدن يستعيد مرة أخرى نشاطه كميناء تموين بعد إعادة فتح قناة السويس فى يونيو ١٩٧٥ م . فقد بلغ عدد السفن التى زارت الميناء عام ١٩٧٥ م نحو ١٤٥١ سفينة ، زادت الى ٢٦٠٥ سفينة عام ١٩٧٧ م . كما زاد حجم البضائع التى استقبلها الميناء من ٣٢٧ ألف طن عام ١٩٧٥ م الى ما يقرب من ٦١٨ الف طن عام ١٩٧٧ . وبالمثل زاد حجم البضائع المصدرة عن طريق الميناء من ٣١ الف طن إلى ٧٩ الف طن .[٢] .

ويرتبط النقل الداخلى إلى حد كبير بالنقل البحرى ، فشبكة الطرق الرئيسية كلها تقريبا تقوم على خدمة ميناء عدن ، فهناك شبكة طرق أسفلتية تربط أحياء مدينة عدن وضواحيها (كريتر – المعلا – التواهى – خورمكسر – المنصورة – الشيخ عثمان ، الشعب – عدن الصغرى) . ويبلغ مجموع أطوال هذه الطرق حوالى ٢٢٤ كيلو مترا .

---

(١) نفس المصدر ، ص ١٥٢ .

(2) Middle East Year Book, p. 272.

وخارج مدينة عدن : هناك طريق عدن – لحج البالغ من الطول نحو ٤٠ كيلو مترا وطريق عدن – المكلا الساحلى فضلا عن الطريق الذى يربط ميناء عدن باليمن الشمالية .

ويبلغ مجموع أطوال شبكة الطرق بمختلف درجاتها حوالى ٦٣٨٣ كيلو مترا (١٩٧٣)[1]، أى بكثافة قدرها ١٩,١ مترا لكل كيلو متر مربع من المساحة . ومن بين هذا الطول الاجمالى للطرق هناك ما يقرب من ٧١٨ كيلو مترا هى جملة الطرق الاسفلتية ، وهى تمثل ما يقرب من ١٣,٢٪ من جملة الطرق فى البلاد ، أى بكثافة تبلغ حوالى ٢,٢ مترا فى كل كيلو متر مربع من المساحة .

واضح ان موارد المنطقة السياسية تتميز بالضعف والاعتماد بصفة أساسية على خدمات ميناء عدن . يدل على ذلك الميزان التجارى للبلاد الذى يعانى عجزا مستمرا نتيجة لاتساع الفارق بين الصادرات والواردات ، واعتماد البلاد على العالم الخارجى لتعويض هذا النقص (انظر جدول : ٤) .

جدول رقم (٤)

(التجارة الخارجية لليمن الجنوبية (مليون دينار)

البيان	١٩٧٠	١٩٧١	١٩٧٢	١٩٧٣
الواردات	٨٣,٧	٦٤,٩	٥٧,٢	٥٩,٨
الصادرات	٦٠,٨	٤٣,٦	٤١,٣	٣٩,٥

المصدر : The Europa Year Book, op. cit., p. 1742.

ويبدو أنه من الصعب بالنسبة لدولة تملك موقع اليمن الجنوبية الاستراتيجى أن تفك ارتباطها بالقوى العظمى خاصة وهى تعانى من نقص حاد فى الموارد الاقتصادية . فلقد انتهز الاتحاد السوفيتى فرصة جلاء بريطانيا عن قاعدة عدن العسكرية وركود الوظيفة التجارية للميناء بعد غلق قناة السويس ، فتقدم لشغل

(1) Statistical Year Book for Arab Countries, 1977, p. 233, Table 26.

الوظيفة الحربية للميناء القريب من بترول الخليج العربى ، وقد نجح فى ذلك تماما بعد حركة التصحيح فى القيادة عام ١٩٧٠ .[1] .

سكان المنطقة السياسية :

١ – حركة السكان : توضح بيانات جدول (٥) تطور عدد سكان اليمن الجنوبية خلال الفترة ما بين عامى ١٩٧٧/٧٠ م . ومنها يتضح ان سكان البلاد قد زادوا خلال هذه الفترة بنسبة ٢٥٪ ، وهى نسبة مرتفعة تصل الى نحو ٣ر٥٪ سنويا .

جدول رقم (٥)

تطور عدد السكان فى اليمن الجنوبيه خلال الفترة ما بين عامى ١٩٧٧/٧٠ م

(بالمليون)

١٩٧٠	١٩٧١	١٩٧٢	١٩٧٣	١٩٧٤	١٩٧٥	١٩٧٦	١٩٧٧
١ر٤٤	١ر٤٧	١ر٥١	١ر٥٦	١ر٦٣	١ر٦٩	١ر٧٥	١ر٨٠

المصدر : Demograpic Year Book, 1977, pp. 157-162, Table 5

وهذا المعدل المرتفع والسريع الذى ينمو به سكان اليمن الجنوبية يرجع أساسا إلى عامل الزيادة الطبيعية ، بينما لا تساهم العوامل البشرية فى هذه الزيادة السريعة ، بل العكس من ذلك ، فإن البلاد قد شهدت حركة نزوح فى أعقاب الركود الذى أصاب الاقتصاد اليمنى نتيجة لتدهور ميناء عدن فى أعقاب غلق قناة السويس عام ١٩٦٧ م وانسحاب بريطانيا من قاعدة عدن الحربية ووقف الدعم المالى الذى كانت تقدمه للحكومة اليمنية . وقد انعكس هذا على زيادة حركة النزوح من البلاد ، فقد بلغ عدد النازحين عام ١٩٦٨ م حوالى ٣٠٥٤١ نسمة أى ما يوازى ٢ر٢٪ من جملة السكان ، وزاد هذا العدد عام ١٩٧٠ وبلغ نحو ٤٢,٢١٩ نسمة ، أى ما يوازى ٢ر٩٪ من جملة السكان .

---

(1) Abir, M. op. cit., pp. 87-88

وتشير الاحصاءات الحيوية أن معدل الزيادة الطبيعية بلغ فى الفترة بين عامى ١٩٧٥/٧٠ حوالى ٢٩ فى الألف ، وهو يعد من المعدلات المرتفعة ، حيث بلغ معدل المواليد ٤٩٫٦ فى الألف نتيجة للمعتقدات الدينية والاجتماعية ، خاصة وأن النظام القبلى الذى ما زال غالبا على المجتمع اليمنى ، يقوم على تقديس واحترام النسل والإنجاب . وفى نفس هذه الفترة بلغ معدل الوفيات حوالى ٢٠٫٦ فى الألف وهو يعد أيضا من المعدلات المرتفعة الذى يتلاءم مع ارتفاع نسبة الأمية وتدهور المستوى الصحى .

٢ – تكوين السكان حسب النوع والسن : توضح بيانات جدول (٦) أن الهرم السكانى لليمن الجنوبية يتميز بصفة عامة بدرجات سلم شديدة الانحدار ، ما بين قاعدة عريضة وقمة ضيقة . فقاعدة الهرم تتميز بالاتساع لأنها تضم نحو ٤٧٪ من السكان من فئة صغار السن ، ثم ترتفع جوانبه فى تدرج نحو القمة ، حيث تضم فئات السن الوسطى (١٥ – ٦٤ سنة) نحو ٤٧٫٦٪ من السكان أما النسبة الباقية فتمثل فئات السن الكبيرة .

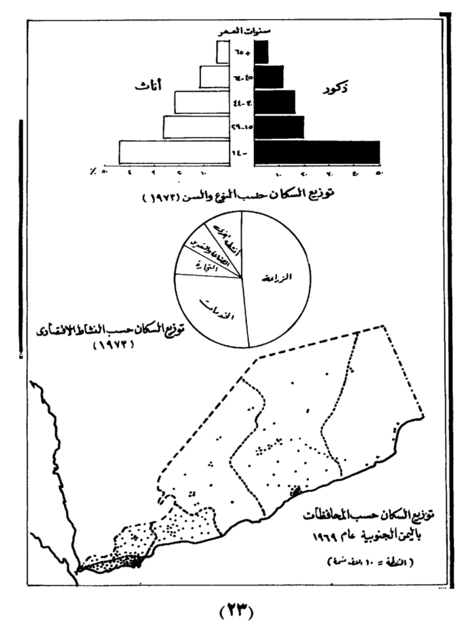
جدول (٦)

توزيع السكان فى اليمن الجنوبية حسب النوع والسن عام ١٩٧٣ (٪)

فئات السن	ذكور	اناث	الجملة
– ١٤	٥٠	٤٤٫٧	٤٧٫٣٢
١٥ – ٢٩	١٩٫٢	٢٢٫٣	٢٠٫٧٤
٣٠ – ٤٤	١٤٫٩	١٦٫٦	١٥٫٨٤
٤٥ – ٦٤	١٠٫٧	١١٫٣	١١٫٠٢
٦٥ فأكثر	٥٫٢	٥٫١	٤٫١٣
الجملة	٤٩٫٤	٥٠٫٥	١٠٠٪

المصدر : Statistical Year Book for Arab Countries, 1977, p. 33 Table 7

وتدرج شكل الهرم بصورة سريعة بين القاعدة والقمة هو نتيجة طبيعية لارتفاع معدل المواليد (٤٩٫٦ فى الألف) . وفى مثل هذا المجتمع السكانى يقع



سنوات العمر
٦٥ +
٤٥-٦٤
٣٠-٤٤
١٥-٢٩
٠-١٤
ذكور
أناث
توزيع السكان حسب النوع والسن (١٩٧٢)
الزراعة
الخدمات
التجارة
الصناعة والتعدين
أنشطة أخرى
توزيع السكان حسب النشاط الاقتصادى (١٩٧٣)
توزيع السكان حسب المحافظات باليمن الجنوبية عام ١٩٦٩
(النقطة = ١٠ ألف نسمة)

عبء كبير على السكان العاملين (٤٧٪) الذى ينبغى عليهم أن يعولوا اكثر من نصف السكان تقريبا . ويضاعف من هذا العبء ضعف نسبة مشاركة المرأة فى القوة العاملة ، حيث لا تزيد هذه النسبة عن ٤ر١٧٪ من جملة القوة العاملة . وهذا أمر طبيعى بالنسبة لمجتمع تسوده قيم النظام القبلى والعربى التى تحول بين المرأة والاختلاط بالرجل .

والملاحظ أن هناك فجوة واضحة بين فئات السن الصغيرة (أقل من ١٤ سنة) وفئة سن الشباب التى تليها مباشرة (١٥ - ٢٩ سنة) وهذا إن دل على شىء فإنما يدل على ارتفاع واضح لمعدل الوفيات بين الأطفال بصفة عامة ، والذكور بصفة خاصة . ومن ناحية أخرى فإن هذا يمكن تفسيره بوجود حركة نزوح بين الشباب من البلاد إلى خارج الحدود للبحث عن فرص أفضل للعمل ، خاصة فى دول الخليج الغنية ، بالإضافة إلى تطرف النظام السياسى فى البلاد وفرضه القيود على حرية الفرد فى العمل والكسب فضلا عن التعسف الإدارى والاضطهاد السياسى . ولعل ما يؤكد ذلك انخفاض نسبة الذكور الى الأناث فى فئات السن الوسطى رغم التفوق الواضح لنسبة الذكور فى فئات السن الصغيرة .

وواضح من تحليل الهرم السكانى لليمن الجنوبية انخفاض وضعف القدرة الإنتاجية للسكان مما يؤثر سلبيا على قدرة الدولة ويضاعف من هذا التأثير السلبى انخفاض مستوى التعليم وارتفاع نسبة الأمية (٨٠٪) مما يضعف من مستوى المهارات والقدرات ، الى جانب ضعف مشاركة وانضمام المرأة للقوة العاملة .

ثانيا : دولة جيبوتى

ظروف نشأة المنطقة السياسية :

ترتبط نشأة هذه المنطقة السياسية بصورة مباشرة بالوجود الفرنسى فى منطقة المدخل الجنوبى للبحر الأحمر . ونقطة البدء للوجود الفرنسى تتمثل فى مارس ١٨٦٢ م ، حين قام القنصل الفرنسى فى عدن بتوقيع معاهدة مع مشايخ العفر ،

تم بموجبها حصول فرنسا على مرسى أوبوك والأراضى المحيطة به ، والتى تمتد من رأس دمير اشمالا إلى رأس على جنوبا .[1] كما تعهد بموجبها مشايخ العفر بتسهيل صلات الفرنسيين فى أوبوك مع عمق البلاد ، بالإضافة إلى تعهدهم برفض أى محاولة تقوم بها حكومة أجنبية أخرى للتفاوض معهم دون الحصول على موافقة فرنسا .

وقيام فرنسا بشراء أوبوك وتوقيع معاهدة الصداقة مع العفر ، إنما جاء بغرض استخدام هذا المرسى كمحطة تموين للسفن الفرنسية المتجهة إلى المستعمرات الفرنسية فى الهند الصينية ومدغشقر ، دون الاعتماد على محطة التموين البريطانية فى عدن . ومن ناحية أخرى فإن فرنسا أرادت استخدام أوبوك كمنفذ بحرى يخدم تجارتها مع القارة المغلقة الغنية بالمواد الخام وكموطىء قدم للنفاذ إلى داخل القارة الأفريقية ، وذلك بهدف تكوين امبراطورية فرنسية تمتد من أوبوك شرقا إلى داكار غربا وبهدف إحباط المخطط البريطانى الرامى إلى تكوين امبراطورية بريطانية تمتد من الإسكندرية شمالا إلى الكاب جنوبا .[2] .

وقد ازداد اتساع الجيب الفرنسى بعد هذه المعاهدة عدة مرات ، مرة فى عام ١٨٨٤ م عندما جلت القوات المصرية عن مرسى تاجورة فضمته بمعاهدة مع سلطان تاجورة ، والذى تمتد أملاكه من رأس على حتى غبة الخراب على الساحل . وقد اتسع الجيب الفرنسى مرة أخرى عندما عقدت فرنسا معاهدة أخرى مع بعض الشيوخ المحليين بمعاونة سلطان تاجورة ، أدت إلى توسيع مستعمرة أوبوك على خليج تاجورة ، حتى وصلت إلى حدود مقاطعة شوا فى جنوب شرق هضبة الحبشة . واتسع الجيب مرة ثالثة فى عام ١٨٨٨ بقيام فرنسا بعقد معاهدة مع زعماء العيسى ضمت بموجبها منطقة رأس جيبوتى التى أقامت عليها ميناء . اتخذته عاصمة لمستعمرة الصومال الفرنسى . وقد أدى هذا الميناء إلى زيادة النفوذ الفرنسى فى الحبشة بدرجة كبيرة ، خاصة بعد المساعدات التى قدمتها فرنسا

(1) Shams, F. Conflict in the African Horn - Current History, December 1977, pp 199-204.

(٢) سمعان بطرس فرج الله ، مستقبل جيبوتى بين اثيوبيا والصومال . – السياسة الدولية : العدد ٧ . يناير ١٩٦٧ . ص ص : ١٥٢ – ١٦١ .

للحبشة فى حربها عام ١٨٩٦ مع إيطاليا . وترتب على هذا أن قام ملك الحبشة بمنح فرنسا امتياز إنشاء خط حديدى يصل بين أديس ابابا وميناء جيبوتى .

وفى عام ١٨٨٨ م وقعت فرنسا اتفاقية مع بريطانيا بشأن تحديد الخط الفاصل بين بين مناطق نفوذهما على الساحل الصومالى ، حيث اتفق على اتخاذ الخط الواصل بين لويادا وهرر كحد فاصل بين المحميتين الفرنسية والبريطانية . وأعقب ذلك قيام فرنسا بإصدار مرسوم عام ١٨٩٦ م بجعل هذا الإقليم مستعمرة فرنسية ، أطلقت عليه اسم الصومال الفرنسى French Somalidand وتأكيدا للأمر الواقع ، وقعت فرنسا مع الحبشة عام ١٨٩٧ م وكذا مع ايطاليا عام ١٩٠٠ م اتفاقيات بشأن حدود المستعمرة الفرنسية . وفى عام ١٩٤٦ أصبحت المستعمرة أحد أقاليم فرنسا فيما وراء البحار تحت اسم اقليم العفر والعيسى الفرنسى . وفى عام ١٩٥٨ م اقترع على استمرار وضع الاقليم كجزء من أقاليم فرنسا فيما وراء البحار وداخل نطاق الجمهورية الفرنسية الخامسة[١] ، وبعد نحو ١١٥ عاما على الاحتلال الفرنسى ، حصل إقليم العفر والعيسى على استقلاله تحت اسم جمهورية جيبوتى ، فى أعقاب استفتاء تم فى ٨ مايو عام ١٩٧٧ م .

ووما سبق يمكن أن نخلص إلى النقاط التالية :

النقطة الأولى : إذا كان الموقع هو المسئول الأول عن احتلال فرنسا لهذا الجزء من منطقة المدخل الجنوبى ، فإنه يمكن القول أيضا أن هذا الموقع قد أسهم بدور كبير فى تحقيق الاستقلال وظهور الإقليم السياسى لجيبوتى على الخريطة السياسية .

وتفسير ذلك يرتبط باعتقاد مؤداه أن غلق قناة السويس فى الفترة من١٩٦٧م إلى ١٩٧٥ م قد أدى إلى تضاؤل أهمية الموقع العام للمدخل الجنوبى للبحر الأحمر مما انعكس على نشاط ميناء جيبوتى ، الذى اصبح يعمل بنحو ٢٥٪ فقط من طاقته ، فقد انخفض عدد السفن التى تزور الميناء من ٣٠٠٠ سفينة

(١) المكتب المركزى العربى للاحصاء . أضواء على جيبوتى وجزر القمر . – القاهرة : مجلس الوحدة الأقتصادية ، ١٩٧٧ ، ص ٥ .

تقريبا قبل غلق قناة السويس إلى نحو ألف سفينة فقط بعد الغلق . وساعد على ذلك التدهور أن اشتعال النضال القومى بعد استقلال الصومال دفع برجال المقاومة من الصوماليين بتخريب الخط الحديدى بين جيبوتى وأديس أبابا ، وهو الخط الذى يتوقف عليه نحو ٦٪ من نشاط الميناء (١)

النقطة الثانية : تتعلق بالوجود الفرنسى فى هذا الجزء من المدخل الجنوبى ، فهذا الوجود قد استمد استمراريته بالدرجة الأولى من استغلال الانقسام القبلى القائم بين العفر والعيسى ، انطلاقا من المبدأ الاستعمارى « فرق تسد » Divid and rule (٢)

النقطة الثالثة : وهى تتعلق بالوضع القانونى للوجود الفرنسى فى هذا الإقليم ، حيث يعتبر من وجهة نظر العرف الدولى الاستعمارى ذا صبغة قانونية لاستناده إلى اتفاقيات الحماية ، التى تعطى للدولة الحامية حق ملكية أراضى الشعوب المحمية ، التى تتمتع طبقا لهذا العرف بشخصية دولية ، وأن هذه الحماية تعتبر مبررا قانونيا لتأكيد ورسم حدود هذه المحميات . (٣)

ومن وجهة نظر الشعوب المحمية فإن مثل هذه الاتفاقيات تستند إلى ركائز قانونية ، لأن رؤساء القبائل والمشايخ ليس لهم أهلية أو شخصية قانونية فى مفهوم القانون الدولى ، خاصة وأن بعض هذه الاتفاقيات وقعها عدد كبير من رؤساء القبائل والمشايخ مما يدل على أنه ليس هناك وحدة حكومية سياسية تبرهن على تلك الأهلية . (٤) .

حدود المنطقة السياسية :

تشترك جيبوتى فى حدودها البرية مع كل من الصومال وأثيوبيا . ويبدأ خط حدود جيبوتى الجنوبية من بلدة لويادا Loyada على بعد ٢٠ كيلو مترا شرق

---

(1) Morgan, E. The 1977 Elections In Djbouti: A Tragi / comic End to French. - Horn of Africa, July-September, 1978, pp. 47-49.
(2) Ibid.
(3) Widstrand, C. op. cit., pp. 15-16

(٤) محمود على تورياى . قصة القرن الأفريقى . – القاهرة : الهيئة المصرية العامة للكتاب ، ١٩٧٩ ، ص ٢٨

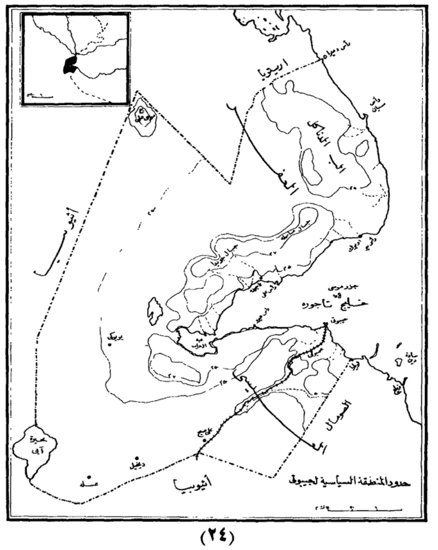
مدينة جيبوتى على الساحل ، ثم يتجه الخط إلى الجنوب الغربى لمسافة تقرب من ٦٠ كيلو مترا ، متمشيا تقريبا مع الحافة الجنوبية لمنخفض الدناكل أو العفر Afar or Danakil Depression والتى تتمثل فى الحافة المعروفة باسم ضهر العيسى Aisha Horst [1] : وأهم قمم هذه الحافة تتمثل فى جالليلو Djalelo ودجونيه Degoueine ، ثم يتجه الخط تجاه الشمال الغربى بحيث يعبر خط سكه حديد جيبوتى – اديس أبابا بالقرب من جنوب شرق بلدة على صبيح عند الكيلو ٩٨ غربى جيبوتى . ومن هناك يبدأ الخط المشترك مع اثيوبيا ، الذى يسير تجاه الغرب لمسافة ٧٠ كيلو مترا مارا بسهل جوباد Gobad حتى يصل الى بحيرة آبى Abbe ، حيث يمر بخط وسطها متجها صوب الشمال فالشمال الشرقى مرورا ببحيرة على Ali وعيون ديمولى Daimoli ، ثم ينحرف إلى الشرق فالشمال الشرقى مارا بجبل موسى وانتهاء برأس دميرا فى مواجهة جزيرة بريم .

وحدود جيبوتى على هذا النحو تتمشى غالبا مع معالم تضاريسية ثانويه غير حاسمة الفصل داخل منخفض العفر . هذه المعالم تتمثل فى البحيرات الملحية والضهور البارزة Horsts والاغوار Grabens والعيون الحارة Hot Springs ، وكلها تعتبر من الملامح المميزة لمنخفض العفر أو الدناكل .

وعلى الرغم من أن هذه الحدود رسمت طبقا لاتفاقات بين فرنسا وزعماء القبائل إلا أن هذه الحدود مفروضة على تكوينات اثنولوجية واجتماعية واقتصادية متشابهة ، فالصومال الفرنسى منصف تقريبا بين العيسيين الذين تترامى كتلتهم الرئيسية داخل الأراضى الصومالية جنوبا ، وبين الدناكل أو العفر الذين يستمر امتدادهم داخل أثيوبيا غربا وأريتريا شمالا .

وإجمالى طول الحدود البرية لجيبوتى يبلغ نحو ٥١٢ كيلو مترا ، منها ما يقرب من ٤٥٤ر٧ كيلو مترا هى طول الحدود المشتركة مع اثيوبيا . وعلى الرغم من قصر هذه الحدود ، إلا أن هذه الحدود تعتبر طويلة للغاية بالنسبة للمساحة ، فكل كيلو متر من الحدود البرية يقابله فقط ٤٢ر٥ كيلو مترا مربعا من المساحة . وطول

(1) Gibson, I The Structure of Afar and Northern Part of the Ethiopian Rift, Phil. Trans. Roy. Soc. Lond. A 267, pp. 331-338, 1970



اريتريا
رأس دميرة
خليج تاجوره
جيبوتي
الصومال
أثيوبيا
بحيرة آبي
حدود المنطقة السياسية لجيبوتي

الحدود يضاعف من أخطار هذه الحدود المكشوفة غير الحاسمة ويزيد من فرصة الاحتكاك بين جيبوتى وجارتيها . ولذلك فإن ذلك يحتم على جيبوتى انتهاج سياسة المهادنة وحسن الجوار ، فضلا عن ضرورة اتباع سياسة محايدة إزاء الصراع القائم بين الصومال وجيبوتى . ويضاعف من عيوب هذه الحدود البرية كونها مفروضة على أقاليم رعوية مشتركه ، ولذا لا يعترف الرعاة الرحل بهذه الحدود ولا يقيمون لها وزنا . ولعل هذا العيب هو الذى دفع بالسلطات الفرنسية إلى ضرب سور من الأسلاك الشائكة المكهربة حول العاصمة جيبوتى لوقف عمليات النزوح من البادية .

ويرتبط بهذه الحدود الطويله المكشوفه زيادة عدد اللاجئين النازحين من الصومال واثيوبيا داخل جيبوتى ، والذين بلغت نسبتهم عام ١٩٧٧ م نحو ١٠٪ من مجموع السكان . (١)

ويضاعف من خطورة هذه الحدود الطويلة قلة عدد سكان جيبوتى ، بحيث لو انتشر جميع السكان على طول الحدود البرية لأصبح لدينا ٢٢١ نسمة وراء كل كيلو متر من الحدود .

أما الحدود البحرية فهى طويلة نسبيا ، حيث يبلغ طولها حوالى ٤١٠ كيلو مترا ، فيما بين رأس دميرا شمالا ولويادا جنوبا . ويرجع السبب فى طول هذا الساحل إلى وجود خليج تاجورة الذى يتصل بغبة الخراب فيكون معها خليجا بحريا عميقا داخل اليابس . ولذلك فإن كل كيلو متر من الحدود البحرية يقابله ٥٣ كيلو مترا مربعا من المساحة .

ولا شك أن طول الحدود البحرية قد انعكس على عدد من المظاهر الجيوبوليتكية الهامة التى تتميز بها دولة جيبوتى ، كارتفاع نسبة السكان غير الوطنيين بالنسبة للعدد الاجمالى للسكان ، حيث بلغت نسبتهم عام ١٩٧٠ نحو

---

(١) نجوى ابراهيم محمود ، مشكلة اللاجئين فى القرن الأفريقى . – السياسة الدولية . أبريل ١٩٨٠ م ، ص ٩ ٩٦٤ – ٧٥٩ .

٤ر١٤٪ من جملة السكان[1] كما أن هذا الانفتاح البحرى جعل جيبوتى دولة ميناء ، فعدد السكان الذى يسكنون جيبوتى وضواحيها يشكلون نحو ٦ر٤٩٪ من جملة السكان عام ١٩٧٠ [2] ، كما أن اقتصاد البلاد يعتمد على الخدمات وتجارة الترانزيت المرتبطة بالميناء .

مساحة وشكل المنطقة السياسية :

تبلغ مساحة جيبوتى حوالى ٢١٧٨٣ كيلو مترا مربعا ، لا تتخللها إلا مسطحات مائية ضئيلة ومحدودة تتمثل فى بحيرة عسل وعلى وجزء من بحيرة ابى .

وجيبوتى بهذه المساحة تدخل فى عداد الدول الصغيرة الحجم التى تفتقر إلى مميزات عديدة ، لعل أهمها تضاؤل فرصة استيعاب عدد كبير من السكان ، وتضاؤل فرصة توفر وتعدد الموارد . كما أن المساحة المحدود ة تزيد من أطماع الدول المجاورة ومن فرصة ابتلاعها وضمها إلى هذه الدول ، فضلا عن أن المساحة المحدودة تسلب الدولة مميزة الدفاع فى العمق . ولعل هذه العيوب من الدوافع الرئيسية التى تدفع بحكومة جيبوتى إلى الإبقاء على القوات الفرنسية داخل الأراضى الجيبوتية ، لأن بقاء هذه القوات يحد من أطماع الدول المجاورة .

ويزيد من عيوب هذه المساحة ضعف قدرتها على استيعاب السكان ، ويبدو هذا الضعف من خلال معدل الكثافة العام الذى لا يزيد عن خمسة أفراد فى كل كيلو متر مربع .

وشكل المنطقة السياسية لجيبوتى يتميز بصفة عامة بالانتظام والاندماج ، على الرغم من أن نسبة طول الحدود إلى المساحة لا تزيد عن ٤٢ مترا لكل كيلو متر مربع . فهذه النسبة لا تعبر عن حقيقة اندماج الشكل نظرا لشدة تعرج الحدود البحرية وتداخلها مع اليابس على شكل خليج عميق . وبهذا يمكن القول أنه باستثناء الانبعاج القائم فى جسم الدولة والمتمثل فى خليج تاجورة وغبة الخراب

---

(1) Macropaedia vol. I, p. 163.
(2) Ibid.

فإن المساحة السياسية مندمجة تقريبا خاصة وأن هذا الانبعاج لا يمثل أسفينا فى جسم الدولة بقدر ما هو طريق بحرى داخلى.

وواضح أن هذا الشكل قد رسم بوحى من الموقع البحرى، فميناء جيبوتى كان عبارة عن مركز دائرة، نصف محيطها على البر، والنصف الآخر على البحر. فشكل جيبوتى فى النهاية عبارة عن قوس من اليابس يحيط بخليج بحرى ويحدد معالم الظهير المباشر فقط، لذا فالمنطقة السياسية لجيبوتى هى وريثة جيب ساحلى خلقه الاستعمار لكى يكون موطىء قدم للنفاذ إلى الداخل عن طريق السيطرة الهامشية. ويبدو أن وجود دولة قوية كالحبشة كان أحد العوامل الرئيسية وراء عدم قيام فرنسا بتوسيع رقعة هذا الظهير.

ومناقشة تفاصيل الشكل لا ينفى أن جيبوتى بالنظرة الشمولية ما هى إلا جيب محاصر من معظم الاتجاهات، تتوفر فيه كل العيوب الجيوبوليتيكية التى تعانى منها الجيوب، ولا يخفف من هذه العيوب سوى وقوعها على البحر وتنفسها من خلاله، وإن كان هذا الاتصال البحرى يجعل من جيبوتى ضرورة ومطلبا جيوبوليتيكيا للدول الداخلية والدول التى تكتنفها.

ولأن البحر جزء لا يتجزأ من المجال الحيوى والمنطقة السياسية لجيبوتى، لذا فإن العاصمة تقع على الساحل مباشرة، كمؤشر واضح لطبيعة التوجه البحرى للدولة، حيث يتيح لها هذا الموقع الاتصال المتوازن بالأجزاء الداخلية للدولة والعالم الخارجى الذى يشكل جزءا لا يتجزأ من المنطقة السياسية، بل إن السياسة الداخلية فى هذه الحالة تكون تابعة للسياسة الخارجية وليس العكس. ومن هنا فإن هذا الموقع البرمائى للعاصمة يتيح لها القدرة على رسم السياسة الخارجية بنفس الكفاءة التى ترسم بها السياسة الداخلية.

موارد المنطقة السياسية:

١ - التربة وموارد المياه: تنتمى التربة فى جيبوتى الى النمط الصحراوى الجاف، وهى تربة رمادية قليلة السمك، تتميز بغناها بالمواد المعدنية، وذلك

لقلة المياه وسيادة الجفاف . وفضلا عن ذلك فإن التكوينات الصخرية البركانية تغطى مساحات كبيرة من الاقليم ، باعتباره جزءا من منخفض العفر التكتونى الذى يقع على امتداد الأخدود الصدعى الكبير فى شرق أفريقيا ، ويؤدى انتشار هذه التكوينات الصخرية الى جعل المساحة القابلة للزراعة محدودة للغاية ، بحيث لا تزيد نسبتها عن ٤٪ تقريبا من مساحة البلاد .

وجيبوتى تعانى نقصا واضحا فى موارد المياه ، شأنها فى ذلك شأن الأقاليم الصحراوية الجافة . فالإقليم السياسى لجيبوتى ينتمى مناخه إلى النوع المدارى شبه الصحراوى الذى يستفيد قليلا بالمؤثرات والخصائص البحرية . لذا فالحرارة مرتفعة طوال العام ، لا يقل متوسطها فى مدينة جيبوتى عن ٣٠ م ، والأمطار قليلة للغاية إن لم تكن نادرة ، وهى تتركز فى الفترة الممتدة من أكتوبر إلى أبريل ، بينما يسود الجفاف التام فى الفترة من مايو الى اكتوبر وهى فترة الخماسين . ومتوسط المطر السنوى يتراوح بين ٣٧ سم على الساحل وحوالى ٥٠ سم فوق المرتفعات .[1]

وتعتبر المياه الجوفية المصدر الرئيسى للمياه فى جيبوتى ، ويرجع ذلك إلى عدم انتظام سقوط الأمطار ، حيث تمر سنوات دون أمطار ، خاصة فى الأجزاء الشمالية من البلاد . والمشكلة الرئيسية التى تواجه استخدام المياه الجوفية تكمن فى انخفاض منسوب هذه المياه مما يزيد من تكاليف الحفر . فقد اثبتت الدراسات الفرنسية أن تكاليف حفر البئر الواحد فى الشمال تصل الى ١٨ مليون فرنك جيبوتى* ، فى حين تنخفض هذه التكاليف فى الجنوب الى نحو ثلاثة ملايين فرنك فقط . وتتركز معظم الآبار المحفورة حول الطرق الرئيسية وبالقرب من المدن والقرى . وتقع أكبر خزانات المياه الجوفية بالقرب من دخيل فى الجنوب ، ويعد المصدر الرئيسى لتغذية مدينة جيبوتى .

وضعف التربة وموارد المياه انعكس على ضآلة المساحات المنزرعة وضعف

---

(1) Ibid.

* الدولار الأمريكى يعادل نحو ١٧٥ فرنك جيبوتى (١٩٧٤ م)

الدور الذى يقوم به قطاع الزراعة فى اقتصاد الدولة . فالزراعة تكاد تتركز فى منطقة دخيل فى الجنوب الغربى ومنطقة عمبولى بالقرب من مدينة جيبوتى ، والمركب المحصولى يكاد يقتصر بصفة أساسية على الخضروات والفواكه فضلا عن الذرة فى الأجزاء الداخلية ، وواضح أن المركب المحصولى قائم على خدمة مدينة وميناء جيبوتى ، الى جانب المدن الرئيسية الأخرى . أما الذرة فيمثل الغذاء الرئيسى للسكان فى الأجزاء الداخلية .

وتعتبر الثروة الحيوانية وما يرتبط بها من انتاج أحد مقومات الاقتصاد الوطنى والنشاط الرئيسى لغالبية السكان . وليس هناك مراع دائمة وانما ترتبط هذه المراعى بسقوط الامطار ، حيث تتحول معظم أجزاء البلاد فى اوقات المطر الى مراعى مؤقتة ، يجول فيها البدو بقطعانهم . وتتركز المراعى الرئيسية على المرتفعات الجنوبية ، حيث يوجد ما يقرب من ٨٠ الف هكتار من المراعى المؤقتة والشوكية . [١] .

والمركب الحيوانى لجيبوتى – طبقا لتقديرات عام ١٩٧٥ م [٢] – يتراوح بين ٦٦٣٠٠٠ رأس من الماعز والأغنام ، ١٩٠٠٠٠ رأس من الماشية وحوالى ٢٤٠٠٠ ناقة وجمل . وطبقا لتقديرات منظمة الأغذية[٣] العالمية لعام ١٩٧٥ فان حجم المنتجات الحيوانية بلغ حوالى ٣٠٠٠ طن مترى من اللحوم ، ٦٠ طن مترى من الفضلات الصالحة لغذاء الإنسان ، فضلا عن ٥٠ طن مترى من الجلود .

٢ – صيد البحر : على الرغم من طول سواحل جيبوتى إلا أن صيد البحر لا يمثل موردا هاما من موارد الثروة . ولعل ذلك يرجع إلى ضيق الرفرف القارى أمام الساحل الجيبوتى وقلة مراسى الصيد .

وقد بلغ إنتاج الأسماك عام ١٩٧٤ م حوالى ٣٨٠ طن مترى[٤] ، وهى

(١) المكتب المركزى العربى للأحصاء أضواء على جيبوتى وجزر القمر . القاهرة : مجلس الوحدة الاقتصادية ، ١٩٧٧ ، ص ٢٨

(2) "Djibouti" The Europa Year Book, op. cit., pp. 276. 279.

(3) Ibid.

(4) Ibid.

كمية لا تكفى لقيام صناعة محلية عليها ، ويستهلك معظمها محليا ، خاصة بين سكان المدن . وتصدر كميات محدودة من الأنواع الممتازة إلى فرنسا يوميا . وتعتبر أبوك وتاجورة أهم مراكز الصيد فى جيبوتى .

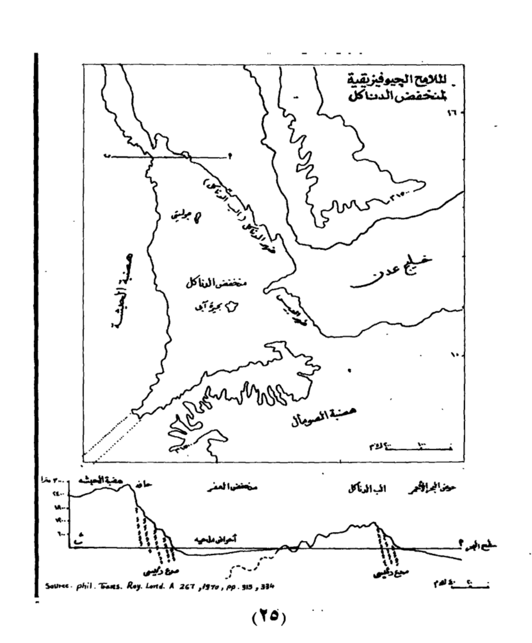
٣ - الموارد المعدنية والطاقة : على الرغم من أن الدراسات الدولية الجيولوجية أثبتت وجود رواسب من النحاس جنوب غرب غبة الخراب ، وكذا رواسب الجبس جنوب بحيرة عسل إلا أنه حتى الآن لم يستخرج أى معدن أو وقود معدنى فى جيبوتى .

والمورد المعدنى الوحيد المتوفر فى جيبوتى والذى يتركز حوله النشاط التعدينى يتمثل فى الملح البحرى . وتنتشر الملاحات بالقرب من الساحل بين أوبوك وتاجورة وفى الأجزاء الداخلية بالقرب من البحيرات التى يقع منسوبها جميعا تحت مستوى سطح البحر بأكثر من ١٥٠ مترا. وهذه البحيرات ماهى إلا تمزق فى القشرة الأرضية على شكل شقوق مفتوحة Dpen Fissures تتمشى مع خطوط الانكسارات والصدوع ، ويزيد ارتفاع قطاعها الرأسى عن ١٥٠ مترا فى أغلب الأحيان . والمياه التى تملأ هذه الفجوات والشقوق ماهى إلا بقايا مياه البحر الذى كان يغمر كل أنحاء منخفض العفر ، وذلك قبل حركة الرفع التى أدت إلى ارتفاع الحافة الشرقية الممثلة فى الب الدناكل ، والتى صاحبها نشاط بركانى أدى الى ارتفاع أجزاء كثيرة من المنخفض إلى ما فوق سطح البحر .[١] .

ولقد ظل الملح لفترات طويلة يحتل مكانا بارزا فى الناتج القومى لجيبوتى ، خاصة فى الأربعينات والخمسينات من هذا القرن ، ثم انخفض إنتاجه بشكل واضح للغاية مع الستينات ، وأصبح ما ينتج لا يكفى إلا حاجة الاستهلاك المحلى . فقد انخفض إنتاج الملح من ٤٢٫٧ ألف طن مترى عام ١٩٤٤ إلى ثلاثة آلاف طن مترى فقط عام ١٩٦٠ . كما انخفضت نسبة صادرات الملح إلى إجمالى الصادرات من ٩٧٫٤٪ عام ١٩٤٤ الى ٢٣٫٣٪ فقط عام ١٩٦٠ .[٢] .

(1) Gibson. I, op. cit.

(٢) أضواء على جيبوتى وجزر القمر . المصدر السابق ، ص ٣٨ ، جدول ١٠ .



الملامح الجيوفيزيقية لمنخفض الدناكل
١٦
١٠
خليج عدن
هضبة الحبشة
منخفض الدناكل
بحيرة آبي
جوليتي
هضبة الصومال
هضبة الحبشة
حافة
منخفض العفر
الب الدناكل
حوض البحر الأحمر
أحواض ملحيه
صدوع دكيبي
صدع دكيبي
سطح البحر
Source. phil. Trans. Roy. Lond. A 267, 1970, pp. 315, 334

وتفيد الدراسات الأولية التى أجراها معهد الابحاث الجيولوجية فى جيبوتى عن وجود طاقة حرارية جوفية Geothermal Energy هائلة(٠) فى المنطقة المحصورة بين بحيرة عسل وغابة الداى وهى منطقة تتخللها فوهات بركانية ما زالت محتفظة بحيويتها البركانية ، شأنها فى ذلك شأن بقية أنحاء منخفض العفر أو الدناكل .

٤ – **النقل** : يلعب النقل البحرى دورا هاما ورئيسيا فى ربط جيبوتى والدول التى تظاهرها بالعالم الخارجى .

ويعتمد النقل كليا على ميناء جيبوتى ، كميناء ترانزيت وتوصيل بالدرجة الاولى . ولاشك أن حركة ونشاط الميناء قد تأثر كثيرا بتدهور طريق البحر الأحمر عقب اغلاق قناة السويس عام ١٩٦٧ م . فقد انخفض عدد السفن التى زارت الميناء عام ١٩٦٩ بنسبة ٧ر٧٠٪ من عدد السفن ١٩٦٥ م ، كما انخفض حجم البضائع المفرغة على أرصفة الميناء عام ١٩٦٩ بنسبة ٣ر٦٠٪ عن حجم البضائع المفرغة عام ١٩٦٥م . وبالمثل انخفض حجم البضائع التى تم شحنها عام ١٩٦٩م بنسبة ٥ر٢١٪ عن عام ١٩٦٥ (انظر جدول : ٧)

جدول رقم (٧)

السنة	عدد السفن	حمولة البضائع المفرغة (طن مترى)	حمولة البضائع المشحونة (طن مترى)
١٩٦٥	٣٠٧٤	٠٠٠ ٢٤٠	٠٠٠ ١٤٤
١٩٦٩	٩٠٠	٠٠٠ ٨٣٣	٠٠٠ ١١٣

المصدر : أضواء على جيبوتى ، المصدر السابق صص ٤٧ – ٣٨ .

(٠) تبين من هذه الدراسات أن هذه الحرارة الجوفية تبلغ قوتها حوالى ٢٠٠ درجة مئوية وذلك عند عمق ١١٣٧ مترا . يمكن مراجعة :

Afar and Issa "Africa Contemporary Record, 1975, 76; London Rex Colling,s, 1976, p. 411

• يعتبر منخفض الدناكل منطقة ضعف واضحة فى قشرة الأرض نتيجة لموضعه كمنطقة التقاء Junction Area بين ثلاثة محاور صدعية رئيسية تتمثل فى حوض البحر الأحمر وخليج عدن والصدع الاثيوبى ، لذا ظلت هذه المنطقة مركزا رئيسيا للنشاط التكتونى والبركانى منذ عهود سحيقة وحتى الوقت الحاضر .

ودولة مثل جيبوتى لا تصنع إلا المرطبات والمشروبات الغازية ولا تصدر سوى الجلود ، فإن ميناءها ترجع أهميته ونشاطه أساسا إلى تقديم خدماته للدول الأخرى ، خاصة أثيوبيا التى يتوقف جزء كبير من حركة الميناء على وارداتها وصادراتها . كما أن ميناء جيبوتى يقدم خدماته للسفن التى ترفض الانتظار فى عرض البحر أمام ميناء جدة لتأخذ دورها .

وارتباط نشاط ميناء جيبوتى بعوامل وظروف خارج نطاق الاقليم السياسى يشكل فى حد ذاته خطرا على الاقتصاد الوطنى الذى يعتمد بدرجة كبيرة على عائدات الميناء وتجاوة الترانزيت .

وتشير الأرقام الى حدوث انخفاض ملوحظ فى نشاط الميناء فى السنوات الأخيرة حتى بعد إعادة فتح قناة السويس للملاحة عام ١٩٧٥ م فقد انخفض حجم البضائع التى تم تفريغها على أرصفة الميناء عام ١٩٧٩م بنسبة ٨ر٩٤٪ عن عام ١٩٧٠م ، كما انخفض أيضا حجم البضائع التى تم شحنها من أرصفة الميناء بنسبة ٥ر٧٥٪ . أنظر جدول : ٨) .

جدول رقم (٨)

نشاط الميناء قبل وبعد فتح قناة السويس

السنة	البضائع المفرغة	البضائع المشحونة
١٩٧٠ [١]	٩٩٥ ٠٠٠	٨٨ ٠٠٠
١٩٧٩ [٢]	٥١١٧٧	٢١ ٥٥٢

المصدر :

(١) أضواء على جيبوتى ، ص ٤٨ جدول ١٦ .

(2) Port de commerce de Djibouti, op. cit, pp. 4-13

وهذا التغير الواضح فى نشاط الميناء يمكن تعليله بعدة عوامل وظروف طرأت على المناطق المحيطة والتى يقوم الميناء بخدمتها. من هذه الظروف ، توسيع ميناء جدة بحيث أصبح من الممكن الاستغناء عن خدمة التوصيل التى كان يقدمها

ميناء جيبوتى ، خاصة وأن ميناء جدة يبيع وقودا للسفن المارة بالبحر الأحمر بسعر أقل بنسبة تصل إلى ٣٠٪ عن السعر الذى يبيع به ميناء جيبوتى . كما يرجع هذا التغيير إلى قيام اثيوبيا بمعاونة الاتحاد السوفييتى وإسرائيل بتوسيع وتطوير ميناء عصب على ساحل أريتريا ، والتوسع فى استخدامه والاعتماد عليه ، خاصة بعد انضمام جيبوتى للجامعة العربية وتعدد محاولات تخريب الخط الحديدى الممتد بين جيبوتى واديس ابابا . وتشير الإحصاءات إلى أن نسبة البضائع التى تم تفريغها فى ميناء جيبوتى لحساب أثيوبيا لم تزد عن ٢٧ر٩٪ من جملة الواردات عام١٩٧٩م كما أن نسبة البضائع التى تم شحنها لحساب أثيوبيا لم تشكل سوى ٧ر٧٪ من جملة البضائع التى تم شحنها من أرصفة ميناء جيبوتى عام ١٩٧٩ . علاوة على ذلك ، فان قيام سلطات جيبوتى بمقاطعة السفن الاسرائيلية قد ساهم فى تدهور نشاط الميناء ، حيث ان نشاط هذه السفن كان يشكل ٥٪ من حركة ونشاط الميناء تقريبا . انظر جدول : ٩

جدول رقم (٩)
حركة البضائع فى ميناء جيبوتى عام ١٩٧٩

بيان الحركة	جيبوتى	٪	اثيوبيا	٪	الصومال	٪	مناطق أخرى	٪	الجملة
الوارد (بالطن)	٣٦٣٦٧	٧١ر١	١٤٢٧٥	٢٧ر٩	٥٣٥	١ر٠	—	—	٥١١٧٧
الصادر (بالطن)	٤٨٨٦	٢٢ر٧	١٦٦١	٧ر٧	٤٢	٠ر٢	١٤٩٦٣	٦٩ر٤	٢١٥٥٢
الجملة	٤١٢٥٣	٥٦ر٧	١٥٩٣٦	٢٢ر٠	٥٧٧	٠ر٨	١٤٩٦٣	٢٠ر٥	٧٢٧٢٩

المصدر : Port de Commerce de Djibouti, op. cit, pp. 4-13

ولاشك أن تدهور قطاع الخدمات قد انعكس بصورة مباشرة على الاقتصاد الوطنى الذى يعتمد بصورة شبه كاملة على هذا القطاع الاقتصادى ، ولذا فقد

أصبحت البطالة تشمل ما يقرب من ٨٠٪ من القوة العاملة بعد أن كانت تتراوح قبل ذلك ما بين ٤٠ – ٦٠٪ .[١]

وشبكة الطرق الداخلية ترتبط الى حد كبير بمدينة جيبوتى ، سواء كمنفذ بحرى أو كمنفذ جوى وحيد .

فالخط الحديدى الذى يربط ارصفة ميناء جيبوتى بأديس ابابا ، يقطع خلالها مسافة تبلغ نحو ٨٨٠ كيلو مترا ، منها ٩٨ كيلو مترافقط داخل أراضى جيبوتى . وخلال هذه المسافة يمر الخط بوديان وجبال حتى يصل الى أديس ابابا على ارتفاع ٢٥٠٠ مترا تقريبا فوق سطح البحر ، وهو يستغل الصدع الأثيوبى فى صعوده الى الهضبة . ويقطع القطار هذه الرحلة ثلاث مرات أسبوعيا ينقل خلالها الركاب والبضائع .

ونشاط ميناء جيبوتى يتوقف الى حد كبير على نشاط هذا الخط الحديدى ، فحتى منتصف السبعينات كان هذا الخط ينقل ما يقرب من ٦٠٪ من واردات اديس ابابا وحوالى ٤٠٪ من صادراتها ، وهى تقريبا كل واردات وصادرات اثيوبيا من خلال الميناء . ولذلك فإن أى محاولة لتعطيل هذه الخط كانت تؤدى إلى إصابة الميناء بالشلل ، مثال ذلك ما حدث فى أوائل عام ١٩٧٧م حين قام الثوار بتدمير ثلاثة جسور يمر فوقها الخط الحديدى مما أدى إلى تكدس البضائع على أرصفة الميناء .

أما الطرق البرية فيبلغ إجمالى طولها حوالى ١٦٥٠ كيلو مترا تقوم بالربط بين جيبوتى والمدن الساحلية من ناحية ، وبين المدن الداخلية من ناحية أخرى ، خاصة على صبيح ودخيل ويوبوكى ودورا . ومن جملة أطوال هذه الطرق هناك ما يقرب فقط من ٧٥ كيلو مترا عبارة عن طرق أسفلتية ، بينما بقية الطرق معظمها عبارة عن مسالك رملية يقتصر استخدامها على موسم الجفاف ، ولذلك كان الجمل – ولا يزال – وسيلة رئيسية من وسائل النقل فى البادية المحيطة بجيبوتى وتاجورة .

(1) Morgan, E. op. cit.

ومن هنا يمكن القول بأن شبكة النقل الداخلى فى جيبوتى لا تكاد تغطى سوى أجزاء محدودة من البلاد ، وهى عاجزة عن ربط انحاء المنطقة السياسية لرداءة هذه الطرق واقتصارها على العمل فى مواسم معينة . لذلك فالطرق تمثل نقطة ضعف واضحة فى جسم الدولة .

وواضح من العرض السابق لموارد المنطقة السياسية أنها محدودة للغاية وتتميز بالضعف الشديد الأمر الذى يجعل من جيبوتى دولة تابعة ، تعتمد على العالم الخارجى اعتمادا رئيسيا لتوفير حاجاتها الضرورية . وتشير أرقام التجارة الخارجية عام ١٩٧٣[1] . إلى أن قيمة الواردات بلغت ١٢٫٦٧٥٫١ مليون فرنك جيبوتى فى حين أن الصادرات لم تزد قيمتها عن ٣٫٤٩٨٫٥ مليون فرنك فقط .

وداخل هذا الضعف العام الذى تمثله الموارد ، هناك نقطة ضعف خاصة ورئيسية تتمثل فى اعتماد جيبوتى على الخدمات التى يبيعها الميناء للدول المجاورة ، خاصة اثيوبيا التى تمر معظم تجارتها الخارجية عبر ميناء جيبوتى . ولذا فإن تدهور نشاط الميناء أدى إلى تدهور الاقتصاد الجيبوتى الذى يقوم على الخدمات وليس على الإنتاج ، **وفى مثل هذه الحالة فإن الدولة قد تلجأ إلى استغلال الوظيفة الحربية للميناء وبيعها لإحدى القوى العظمى كبديل عن تدهور الوظيفة التجارية للميناء** .

سكان المنطقة السياسية :

١ - حركة السكان : لا تتوفر بيانات رسمية ديموجرافية كافية يمكن الاطمئنان إليها والاعتماد عليها فى تتبع حركة السكان واتجاهات نموهم ، لذا فالأرقام المتاحة عبارة عن تقديرات باستثناء التعداد الذى أجرى عام ٦٠/ ١٩٦١ شاملا لكل سكان البلاد ، حيث كانت التعدادات السابقة قاصرة على سكان البلاد من غير الوطنيين .

---

(1) The Europa Year Book, op. cit.

ويشير تعداد عام ٦٠/ ١٩٦١[1] الى أن عدد سكان جيبوتى بلغ ٨١ ٠٠٠ نسمة ، بينما تشير التقديرات إلى أن عدد السكان بلغ عام ١٩٦٧ نحو ١٢٥ ٠٠٠ نسمة[2] وحوالى ٢٢٠ ٠٠٠ نسمة عام ١٩٧٦[3] . وبهذا يكون عدد سكان المنطقة السياسية قد زاد بين تعداد ١٩٦٠ وتقدير عام ١٩٦٧ بنسبة ٣٥٪ ، وحوالى ٤٣ر١٪ بين تقدير عامى ١٩٦٧ ، ١٩٧٦ ، وحوالى ٦٣ر٢٪ بين تعداد ١٩٦٠ وتقدير عام ١٩٧٦ .

ومعدل نمو سكان جيبوتى على هذا النحو يعد من معدلات النمو المرتفعة للغاية بالنسبة للمجتمعات السكانية المتقدمة والعادية بالنسبة لسكان الدول النامية ، حيث ان متوسط الزيادة السنوية فى الفترة ما بين تعداد ١٩٦٠ وتقدير عام ١٩٧٦ بلغ حوالى ٣ر٩٪ سنويا ، فى حين يزيد هذا المتوسط السنوى الى ٤ر٣٪ فيما بين عام ١٩٦٧ ، ١٩٧٦ .

وكان يمكن لحركة النمو السريعة التى يتميز بها سكان جيبوتى أن تكون أحد جوانب القوة التى تحسب لصالح هذه الدولة ولكن ضعف الموارد المتاحة يجعل من هذه الزيادة نقطة ضعف وعبئا إضافيا على الموارد .

وهذا المعدل المرتفع الذى ينمو به سكان جيبوتى إنما يرجع إلى ارتفاع معدل الزيادة الطبيعية الذى يبلغ حوالى ٣٤ر٤ فى الألف . فمعدل المواليد عام ١٩٧٠ بلغ ٤٢ فى الألف فى حين بلغ معدل الوفيات ٧ر٦ فى الألف . وتأتى الزيادة فى المواليد على الرغم من أن نسبة الاوربيين تصل الى ٧٪ من مجموع السكان . كما أن نسبة سكان الحضر تصل الى ٤٩ر٦٪ ولعل زيادة المواليد انما ترجع بالدرجة الأولى الى عادات وقيم اجتماعية تسود بين أهل البادية ، فحياة الترحال التى يعيشها الذكور – على سبيل المثال – أدت الى تعدد الزوجات بتعدد أماكن الاستقرار المؤقت فضلا عن زيادة النسل كقيمة اجتماعية وزينة للتفاخر بين

---

(1) Macropaedia, vol. I, pp. 163-164
(2) Ibid.
(3) Demographic Year Book, op. cit, pp. 151-157, Table 4.

الرجال . ويبدو أنه اذا كانت البادية هى المسئولة بصفة أساسية عن زيادة عدد المواليد ، فلاشك أن انخفاض معدل الوفيات هى مسئولية سكان الحضر .

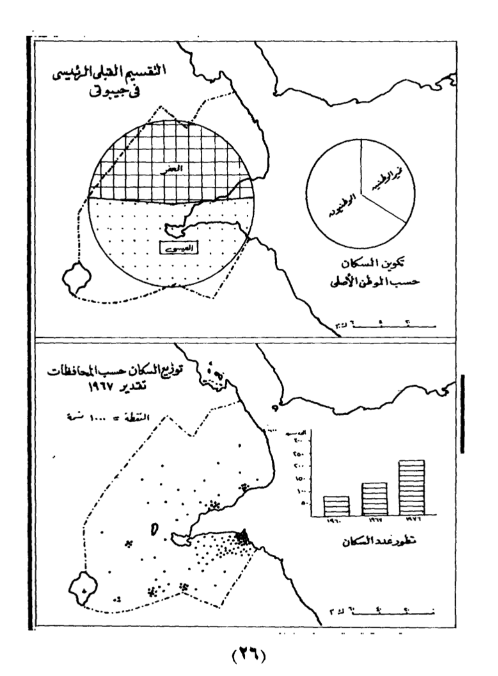
٢ – التكوين الاجتماعى : النظام القبلى لا يزال هو النظام الاجتماعى السائد بين سكان جيبوتى ، حيث ينقسم السكان قبليا الى العفر (الدناكل) والعيسى ، وهذا الانقسام القبلى لا يستند الى مبررات عرقية أو اجتماعية واضحة . فقبائل العفر والعيسى تشكلت نتيجة لتزاوج عدد كبير من الهجرات السامية القديمة التى جاءت من شبه الجزيرة العربية إلى شرق أفريقيا واختلطت بالعناصر الأفريقية التى يطلق عليها اسم النيليون والحاميون أو أنصاف الحاميين . ولذا نجد تشابها فى الملامح الجسدية بين أبناء العفر والعيسى ، حيث الرأس الطويل والأنف الدقيق نسبيا مع قامة تميل إلى الطول ، الى جانب ذلك فإن الدين الإسلامى يجمع بينهما كنظام اجتماعى واقتصادى كامل . كما أن كلا الطرفين يعيش على الرعى والثروة الحيوانية بصفة أساسية .

وإذا كان كل من العفرى والعيسى يتحدث فى مجتمعه بلغته الخاصة العفرية أو الصومالية ، إلا أنهما عندما يتحادثان سويا تصبح العربية هى لغة التفاهم المشترك .

والعفر أو الدناكل أحفاد سلطنة (آدال) القديمة التى كانت دائما همزة الوصل بين بلاد العرب ومملكة اكسوم الحبشية . وهم يتركزون على السواحل وفى الداخل تجاه الشمال والغرب ، بحيث تترامى بقية كتلتهم داخل الأراضى الاثيوبية غربا واريتريا شمالا .

أما قبائل العيسى فهم عبارة عن مجموعة قبائل ذات أصول صومالية ، غالبية أفرادها يعيشون حياة البداوة والترحال خلف جمالهم وقطعانهم . وهم يتركزون فى القسم الجنوبى من البلاد ، بحيث تترامى كتلتهم الرئيسية داخل الحدود الصومالية .

وبخلاف الصراع التقليدى على الكلأ والماء ، فإن الشىء الذى يمكن أن يميز العفريين عن العيسيين يتمثل فى أن السلطة الأدبية فى المجتمع العفرى ، سواء فى



التقسيم القبلى الرئيسى
فى جيبوتى
العفر
العيسى
غير الوطنيين
الوطنيون
تكوين السكان
حسب الوطن الأصلى
توزيع السكان حسب المحافظات
تقدير ١٩٦٧
النقطة = ١٠٠٠ نسمة
٣٠٠
٢٥٠
٢٠٠
١٥٠
١٠٠
٥٠
١٩٦٠
١٩٦٧
١٩٧٦
تطور عدد السكان

القرية أو المدينة ، إنما تكون لسلطان يتولى أمور التحكم بين الناس . ومن هنا تعددت سلاطين العفر بتعدد نجوعهم وقراهم . أما قبائل العيسى فيسود بينها نظام أو فكرة الملك الواحد (الاوجاز) الذى يستمد سلطته المعنوية من اعتقاد مؤداه أن الرب يستمع ويستجيب لدعائه .

وقد لعبت الإدارة الفرنسية دورا بارزا فى تعميق هذا الانقسام القبلى. ضمن المبدأ الاستعمارى التقليدى « فرق تسد » ، بل انها جعلت من هذا الانقسام عنوانا للبلاد عندما اطلقت عليه اسم (اقليم العفر والعيسى) .

واستطاعت من خلال هذا المبدأ أن تحبط كل الجهود التى بذلت لانشاء جبهة وطنية متحدة تجمع كل السكان وتوحد بينهم ، حتى أنه بالرغم من أن أحزابا عديدة قد قامت فى الإقليم إلا أن جوهرها الحقيقى كان منقسما بين العفر والعيسى ، وقد ازدادت حدة الانقسام خلال التطورات التى مرت بها البلاد قبل الاستقلال ، حين زادت مطالبة الصومال بالإقليم وزاد تأييدهم ومناصرتهم لقبائل العيسى الصومالية التى تشكل الأغلبية العددية . وفى مواجهة ذلك قامت أثيوبيا هى الأخرى بدعم وتأييد العفر ، خاصة بعد أن فتحت فرنسا سجلات قيد الناخبين لقبائل العيسى ، بعد أن ظلت مغلقة دونهم إلا بشروط مشددة . وبذلك تغير ميزان القوى فى الإقليم لصالح قبائل العيسى الصومالية ، خاصة بعد تدهور وتفكك الحزب العفرى بقيادة على عارف .

وعلى الرغم من أن مفاوضات الاستقلال قد قسمت السلطة السياسية بين العفر والعيسى ، فتولى « حسن جوليد » العيسى رئاسة الجمهورية وتولى « أحمد دينى » العفرى رئاسة الحكومة إلا أنه يبدو أن هذه الصيغة السياسية لا تشكل أساسا راسخا لاستمرار الاستقرار السياسى ، وذلك يرجع الى أن هذا الاقليم السياسى يمثل مطلبا جيوبوليتكيا لكل من دولتى الصومال وأثيوبيا ، ولذا تسعى

• لقد اتبعت فرنسا كل الأساليب للتفرقة بين العفر والعيسى ، حتى أنها أصدرت قانونا خاصا يمنع الزواج بين أبناء وبنات العفر والعيسى ، بل فرقت فى الأحياء التى يقيمون بها . يمكن مراجعة : حمدى الطاهرى . المصدر السابق ، ص ١١٥ .

كل منهما الى حماية وتدعيم جسور اتصالها بالجناح القبلى التابع لها ، وهو الأمر الذى يؤدى إلى تثبيت جذور هذا الانقسام القبلى الذى يهدد التماسك القومى .

ويزيد من خطورة هذا الانقسام الاجتماعى السياسى القائم فى جيبوتى حقيقة أن الدول الكبرى تقوم هى الأخرى بمشاركة كل من الصومال وأثيوبيا ، فى عملية شد الحبل القائمة فوق أرض جيبوتى . فغالبا ما تقوم الدول الإقليمية بتقمص أدوار القوى الكبرى .

والى جانب الانقسام القبلى ، هناك أيضا انقسام بين الوطنيين وغير الوطنيين الذين أتى بهم الموقع الاستراتيجى الى البلاد . ووفقا لتقديرات عام ١٩٧٦ فان السكان غير الوطنيين قد بلغ عددهم حوالى ٦٧٠٠٠ نسمة[1] ، أى ما يوازى ٣٠٫٤٪ من جملة السكان . وغالبية السكان غير الوطنيين من الفرنسين واليمنين . ولا شك أن اتساعَ حجم السكان غير الوطنيين وتعدد أصولهم يؤثر على درجة التماسك الاجتماعى والسياسى ، والتجانس الثقافى والحضارى .

٣ – توزيع السكان : توضح بيانات جدول[١٠] ، أن هناك تفاوتا واضحا فى توزيع السكان على انحاء المنطقة السياسية . فالملاحظ أن ثلاثة أرباع السكان تقريبا يتركزون فى القسم الجنوبى من البلاد ، وهذا راجع الى عدة عوامل ، منها توفر مياه الآبار والعيون وارتفاع منسوب المياه الجوفية ، وامتداد الخط الحديدى الذى يربط بين جيبوتى وأديس ابابا ، الذى ساهم فى نشأة مدن على صبيح ، دخيل ، وعسيلة ، فضلا عن وجود ميناء جيبوتى فى جنوب البلاد .

وداخل القسم الجنوبى نفسه ، يتفاوت توزيع السكان بصورة واضحة ، حيث يتركز نصف السكان على الشريط الساحلى تجاه الشرق . فمديرية جيبوتى وحدها تضم نحو نصف سكان البلاد تقريبا بالرغم من أنها تعد من أصغر المديريات مساحة . وهذا أمر طبيعى يتفق مع وجود المنفذ البحرى الرئيسى ، الذى يعتمد عليه الاقتصاد الوطنى اعتمادا رئيسيا ، وحيث تتوفر فرص العمل والخدمات العامة .

---

(1) The Europa Year Book, op. cit.

ولا شك أن هذا التفاوت الصارخ فى توزيع السكان يضعف من قدرة السكان على التحكم فى المنطقة السياسية بقدر متوازن . كما أن تركز السكان فى منطقة ميناء جيبوتى بهذه الصورة الواضحة يؤكد حقيقة أن دولة جيبوتى دولة ميناء بالدرجة الأولى .

جدول رقم (١٠)

توزيع السكان حسب المديريات طبقا لتقدير عام ١٩٦٧

جيبوتى	دخيل	تاجورة	على صبيح	أوبوك	الاجمالى
٦٢٠٠٠	٢٢٠٠٠	٢١٠٠٠	١١٠٠٠	٩٠٠٠	١٢٥٠٠٠
٤٩٫٦	١٧٫٦	١٦٫٨	٨٫٨	٧٫٢	٪١٠٠

المصدر : Source: Macropaedia, vol. I, p. 163.

الخلاصة :

لعل أهم ما يسترعى الانتباه بالنسبة لدولتى منطقة الارتباط الرئيسى ، أن الموقع البحرى يلعب دورا رئيسيا فى تشكيل الملامح الأساسية للمظهر السياسى ، وما يعتريه من جوانب قوة ومواطن ضعف .

فالموقع الاستراتيجى لكلا الدولتين – والذى أتاح لها التحكم بصورة فعالة ومباشرة فى خاصرة منطقة المدخل – قد جذب من قوى الاستعمار الاستراتيجى كلا مَن انجلترا وفرنسا ، حيث قامت كل منهما باختيار النقطة الأكثر تحكماً على جانبى مضيق باب المندب ، واصطنعتها لنفسها كنقطة نفوذ وتحكم ، فاختارت انجلترا عدن على الجانب الشرقى ، واختارت فرنسا جيبوتى على الجانب الغربى . ومن هنا كان الأساس فى صنع المنطقة السياسية لكل من اليمن الجنوبية وجيبوتى هو الاستعمار الاستراتيجى .

ولم يتوقف تأثير الموقع على المساهمة فى نشأة المنطقة السياسية للدولتين ، بل امتد تأثيره لكثير من الملامح الأساسية للدولتين ، أهمها ما يلى :

١ – اضطراب الحدود وعدم استقرارها بحكم النشأة الاستعمارية وتخطيطها الذى لم يراع فيه أى قواعد جغرافية سياسية ، مما جعلها مفروضة على تكوينات تضاريسية وقومية واجتماعية واقتصادية متشابهة .

٢ – اعتماد الدولتين على خدمات الميناء كمورد رئيسى من موارد الناتج الوطنى . ولذلك كان اقتصاد الخدمات هو السمة الرئيسية لاقتصاد الدولتين ، ونقطة الضعف الأساسية فى الهيكل السياسى ، حيث ان أى تدهور يصيب طريق البحر الأحمر يعنى تدهورا مماثلا فى الاقتصاد الوطنى ، خاصة وأن طريق البحر الأحمر يسهل غلقه وتعطيله لضيق حوضه إلى حد الاختناق عند الأطراف .

واعتماد الاقتصاد الوطنى فى الدولتين على قطاع الخدمات كان يقابله إهمال لقطاع الإنتاج ، خاصة قطاع الزراعة الذى يشتغل به غالبية السكان ، وساعد على ضعف قطاع الإنتاج ضعف موارد المنطقة السياسية لكل من الدولتين ، والتخطيط الاستعمارى لاقتصاد الدولتين ، الذى قام على الاهتمام بقطاع الخدمات الذى يرتبط مباشرة بمصالحه فى مثل هذه الدول .

٣ – ضعف موارد المنطقة السياسية لكل من الدولتين . هذا الضعف شمل سيادة ظروف الجفاف واتساع نطاق التربة الصحراوية ذات الإنتاجية الضعيفة ، فضلا عن ندرة الموارد المعدنية والتى تكاد تقتصر على الأملاح ، وانعدام الوقود المعدنى واعتماد البلاد على استيراده من الخارج . وقد أدى ضعف الموارد إلى ازدياد اعتماد عدن وجيبوتى على العالم الخارجى لسد هذا العجز الشامل فى الموارد الأساسية ، بما يحتم التبعية السياسية لدول العالم الغنية ، ومحاولة استغلال أى موارد متاحة لسد هذا العجز بما فى ذلك الموقع الاستراتيجى الذى يعد من أهم موارد الدولتين .

٤ – تعدد الأصول العرقية والثقافية والحضارية لسكان الدولتين بحكم الانفتاح على العالم الخارجى ، الذى فرضه الموقع البحرى المكشوف ، على

طريق عالمى يزخر بتيارات الحركة البشرية . ولذا تتميز الدولتان باتساع نسبى فى حجم السكان غير الوطنيين .

٥ - الانفتاح الفكرى والايديولوجى على العالم الخارجى بحكم الموقع البحرى المفتوح ، مما أدى إلى تميز المناخ الاجتماعى والسياسى عن بقية المناخ العام السائد فى المنطقة .

ولا شك أن هذا الانفتاح يجعل من أرض الدولتين تربة خصبة تجود فيها زراعة الأفكار والاتجاهات الراديكالية غير المألوفة فى هذه المنطقة التقليدية من العالم . كما أن هذا الانفتاح قد أضعف النظام القبلى الذى يميز دول هذه المنطقة ، وحد من تأثير هذا النظام القبلى على النظام الاجتماعى والسياسى فى الدولتين .

* * *



الفصل الخامس

الجغرافيا السياسية لدول منطقة الإرتباط الثانوي بالمدخل الجنوبي للبحر الأحمر

الفصل الخامس

الجغرافيا السياسية لدول منطقة الارتباط الثانوى

بالمدخل الجنوبى للبحر الأحمر

يشمل هذا الفصل على دراسة الوحدات السياسية الواقعة فى منطقة المدخل الجنوبى للبحر الأحمر والتى تتحكم فى المدخل الجنوبى وتتأثر به بصورة ثانوية وغير مباشرة ، وذلك بحكم عامل الموقع والمسافة .

وتتمثل هذه الوحدات السياسية فى كل من اليمن الشمالية على الجانب الآسيوى من المدخل وكل من الصومال واثيوبيا على الجانب الافريقى .

أولا : دولة اليمن الشمالية

نشأة المنطقة السياسية :

ترتبط نشأة المنطقة السياسية لليمن الشمالية بتاريخ الركن الجنوبى الغربى من شبه الجزيرة العربية ، هذا الركن أتاحت له خصائصه الجغرافية أن يظهر بشخصية متميزة عن بقية أنحاء شبه الجزيرة .

فالموقع أتاح لهذا الركن أن يطل مباشرة على مسطحات مائية ، تقوم بتحديد الخصائص البحرية للكتل الهوائية المارة فوقها . وفى نفس الوقت فان هذا الركن يتميز بقمم جبلية شاهقة الارتفاع ، يصل ارتفاع بعضها – كقمة النبى شعيب – الى أكثر من ٤٠٠٠ متر . ويساعد هذا الارتفاع الشاهق على تصعيد الهواء والحصول على ما به من بخار ماء على هيئة امطار ، وتجميعها داخل اودية عديده تهبط من القمه إلى السفح . كما أن هذا الارتفاع الشاهق ساهم فى تعديل تأثير خط العرض وتلطيف درجة الحرارة .

وقد أتاحت هذه الظروف الطبيعية مجتمعة أن تصبح مرتفعات اليمن مركزا للاستقرار البشرى المرتبط بنظام زراعى شامل لا يوجد له مثيل فى بقية أنحاء شبه الجزيرة .

وكان لتضرس السطح وتقطعه أثره فى عدم وجود مراكز استقرار كبيرة ومتصلة ، مما يتيح للنظام القبلى أن ينمو فى ظل تقطع الاستقرار وعدم اتصاله . ولذلك فان النظام القبلى يعتبر من أهم ما يميز النظام الاجتماعى والسياسى على مرتفعات اليمن ، هذا النظام الذى يقوم على العصبية ووحدة الدم . وارتباط النظام القبلى اليمنى بالزراعة المستقرة أدى إلى قيام نظام قبلى إقطاعى ، حيث يمتلك رئيس القبيلة الأرض .[1] .

ويمكن القول بأن التكوين الحديث للمنطقة السياسية لليمن الشمالية ، يرتبط بالمملكة المتوكلية اليمنية التى ظهرت على الخريطة السياسية فى أعقاب الحرب العالمية الأولى . وترتبط هذه المملكة بحكم الامامة الذى يرتبط بدوره بالمذهب الزيدى• . هذا المذهب الذى فر به أتباعه من بغداد إلى شمال اليمن يتحصنون بطبيعتها الجبلية المتضرسة واتخذوا من صعده مركزا لهم .

وقد بلغت هذه الدولة أقصى اتساع لها فى عهد الامام المتوكل اسماعيل . عام ١٥٤٤ ، حيث كانت تمتد من صعده شمالا إلى يافع وحضرموت ولحج وعدن جنوبا ، وبالإضافة الى بعض أجزاء من سهل تهامه . والجدير بالملاحظة أن حدود هذه الدولة لم تكن معروفة حتى عهد الإمام يحيى ، حيث أن مسألة الحدود ظلت أكبر مشكلة واجهت الإمام يحيى وهو يحاول القبض على زمام الأمور فى اليمن .[2] .

وتبدأ ملامح المنطقة السياسية لليمن الشمالية فى الظهور بعد قيام بريطانيا باحتلال عدن عام ١٨٣٩ ، وبسط حمايتها وسيطرتها على المحميات الغربية فى جنوب اليمن من ناحية ، وقيام الدولة العثمانية من ناحية أخرى باعادة بسط

---

(١) السيد مصطفى سالم . تكوين اليمن الحديث : اليمن والامام يحيى ١٩٠٤ – ١٩٤٨ . – القاهرة : معهد البحوث والدراسات العربية ، ١٩٦٣ ، ص ١٣ .

• المذهب الزيدى هو الذى ينسب لزيد بن على بن الحسين بن على بن ابى طالب ، وعلى الرغم من أن أتباعه قد حصروا الإمامة فى أولاد فاطمة ، إلا أنهم لم يقصروها على فرع معين ، بل أجازوا لكل فاطمى يتصف بالشجاعة والعلم والزهد أن يكون إماما واجب الطاعة . ولا شك أن تعدد شروط الإمامة قد أدى إلى تعدد الإمامات وانقسام الدولة على نفسها .

(٢) نفس المصدر ، ص ٢٨

نفوذها على تهامه (١٨٤٩ م) وصنعاء (١٨٧٢ م) ، وجعلوا اليمن ولاية عثمانية .

وهكذا أصبح من الضرورى تخطيط الحدود بين منطقتى نفوذ كل من الجانبين . وقد تم بالفعل التوصل إلى اتفاق فى مارس ١٩١٤ م ، اعترفت من خلاله تركيا بالنفوذ البريطانى على المحميات التسع المعروفة باليمن السفلى .

وبعد هزيمة تركيا فى الحرب الاولى وانسحابها من المشرق العربى ، قام الإمام يحيى بن حميد الدين بإعلان نفسه حاكما على « دولة اليمن المستقلة » بما فى ذلك المحميات الغربية التسع فى الجنوب ومنطقة عسير ونجران فى الشمال ، وهى الحدود التاريخية الإسلامية لليمن .(١) .

وبسبب هذه النظرة الخاصة للحدود ، كان لابد أن تدخل الدولة اليمنية فى صراع على الحدود مع كل من انجلترا التى فرضت حمايتها على اليمن السفلى ، والسعودية التى فرضت أيضا حمايتها على الإمارة الادريسية عام ١٩٢٦م ، وذلك بعد قيام الإمام يحيى بطرد الادارسه من ساحل تهامه عام ١٩٢٥م ومحاصرتهم فى عسير .

وبالنسبة للحدود الجنوبية ، فقد رفضت بريطانيا أن تعترف للإمام بأى حقوق فى المحميات ، ولذا لجأ الإمام الى العنف ، حيث قام جيشه عدة مرات بالهجوم على المحميات وقامت بريطانيا بالرد على الهجمات بالمثل مستخدمة القذف الجوى . وقد انتهت هذه الاشتباكات بعقد معاهدة صنعاء عام ١٩٣٤م ، اعترف من خلالها الإمام بالحدود الجنوبية التى رسمتها اتفاقية مارس عام ١٩١٤م .

وبالنسبة للحدود الشمالية فقد دخلت اليمن بشأنها فى سلسلة طويلة من المفاوضات مع السعودية ، والتى انتهت بعقد معاهدة الطائف فى مايو ١٩٣٤(١) . وقد تم بموجب هذه المعاهدة تعيين الحدود الشمالية ، بينما بقيت الحدود الشرقية دون تعيين أو تحديد .

---

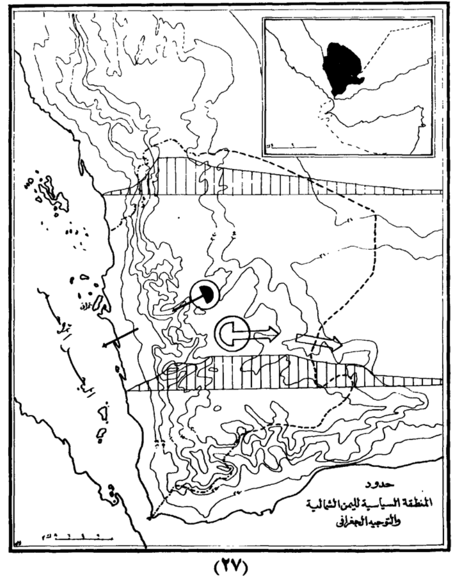
(١) عبد الرحمن صادق الشريف ، جغرافية المملكة العربية السعودية . الجزء الأول . الرياض : دار المريخ ، ص ٢٢ .

حدود المنطقة السياسية :

تشترك اليمن الشمالية فى حدودها البرية مع كل من اليمن الجنوبية والمملكة العربية السعودية

وحدودها مع اليمن الجنوبية ترتبط بالحدود التى رسمتها الاتفاقية الانجلو- تركية عام ١٩١٤م . وخط الحدود يكاد يتمشى مع السفوح الجنوبية لجبال اليمن ، وهو يبدأ من اكمه الشوب متجها صوب الشمال الشرقى مارا بجبال جغبوب والحواب حيث ينحرف تجاه الشمال الشرقى متمشيا مع السفوح الجنوبية والجنوبية الشرقية لجبال المنيف والخاله والجاه والنبى شعيب . حيث يتجه بالقرب منه تجاه الشمال الغربى حتى السفوح الجنوبية لجبل أم الامه ، ثم يسير تجاه الشمال الشرقى مارا بمدينة قعطبة وجنوبى مدينة السليمة ، ومن هناك ينحرف تجاه الشمال الغربى حتى مدينة بيجان ، فالشمال الشرقى حتى صحراء الربع الخالى بالقرب من نقطة تقاطع خط طول ٤٥ْ شرقا وخط عرض ١٤ْ شمالا .

أما خط الحدود الشمالية فهو يبدأ من نقطة على ساحل البحر الأحمر بالقرب من دويما ، بين ميدى اليمنية والموسم السعودية ، ويتجه ناحية الشمال الشرقى مارا شمال مدينة حرض حتى يصل غربى صعدة ، حيث يتجه صوب الشمال فى خط متعرج يسير بين الجبال تاركا كلاً من الموسم ، المحرقة ، قفل وقدى ، وجبال منيفا وسلا وبنى مالك على الجانب السعودى . ثم ينحنى الخط قرب عقبه العلب نحو الشرق مخترقا شعاف السراه فى جنوب مدينة ظهران وشمال مدينة سحار اليمنية ، ثم ينحرف نحو الجنوب الشرقى قرب وا ‌ د ، حصن ، ويتعرج الخط بعد ذلك غير أنه ينحنى ليضم نجران والاخدود ثم يتجه ‌ رقا قرب وادى سلع حتى سهل جوب عند مشارف الكثبان الرملية المتصلة بال ‌ ع الخالى . وقد بقيت الحدود الشرقية الشمالية بلا تحديد ، ولو أنه اتفق على أ ‌ يتمشى خط الحدود مع الحافة الغربية لصحراء الربع الخالى ، بحيث تصبح نج ‌ ن ورملة يام ورملة دهم (الاحقاف) جميعها ضمن الأراضى السعودية .



(٢٧)

والحدود الشمالية محددة بدقة طبقا لاتفاقية الطائف ، التي راعت مصالح القبائل المنتشرة على طول الحدود ، حتى لا تثار مشاكل حول ولاء أو تبعية إحدى القرى أو القبائل لأحد الطرفين . وقد تم تخطيط هذه الحدود على الطبيعة بواسطة أعمدة بلغ عددها حوالى ٢٤٠ عمودا[1] .

وباستثناء الحدود الشمالية فإن حدود المنطقة السياسية ذات طبيعة مؤقتة ، فهى غير محددة بدقة فى الجنوب ، وغير محددة على الإطلاق مع السعودية شرقا ، إلى جانب ذلك فإن الحدود الشرقية والجنوبية أيضا مفروضة على تكوينات عشائرية قبلية واحدة ، ولذلك فإن الحدود الشرقية والجنوبية تعد مناطق اضطراب وعدم استقرار ، خاصة وأنها لا تتمشى مع ركائز طبوغرافية حاسمة الفصل .

ويضاعف من الاخطار والمتاعب المتعلقة بالحدود ، أن هذه الحدود البرية تتميز نسبيا بالطول ، إذ يبلغ إجمالى طولها حوالى ١١٣٦٠ كيلو مترا ، أى أن كل كيلو متر من الحدود البرية يقابله ١٤٣ كيلو مترا مربعا من المساحة . كما أن كل كيلو متر من الحدود يقف وراءه حوالى ٥٢٠٤ فردا لحمايته والدفاع عنه .

أما الحدود البحرية فيبلغ إجمالى طولها ٤٤٨ كيلو مترا ، وهى تمتد فيما بين وادى ميدى شمالا إلى مضيق باب المندب جنوبا . والحدود البحرية قصيرة نسبيا ، إذ أن كل كيلو متر من الساحل يقابله ٣٩٩٫٥ كيلو مترا مربعا من المساحة ، وهى نسبة منخفضة تضعف من ارتباط السكان بالبحر . ويزيد من ضعف الارتباط جدب ساحل تهامه اليمنى وضعف تشرشره وما يترتب على ذلك من قلة المنافذ البحرية الرئيسية وضآلة أحجامها ، فضلا عن صعوبة الاتصال بين البحر والداخل لوجود حوائط صخرية عالية تعوق هذا الاتصال .

ولذا يمكن القول بأن التوجه البحرى لليمن الشمالية يتميز بالضعف النسبى . وانعكس هذا بوضوح فى قلة المؤثرات الخارجية التى نفذت إلى عمق البلاد . مما

---

(١) السيد مصطفى سالم ، المصدر السابق ، ص ٤٠٩ .

أدى إلى شيوع الجمود الفكرى والرتابة بين السكان ، فضلا عن طابع الجمود الذى يميز النظام السياسى فى اليمن على مر التاريخ ، خاصة حكم الأئمة الذى أخذ على عاتقه تطبيقا صارما لسياسة العزلة ، فانعكس ذلك بدوره على جمود الهياكل الطبقية المرتبطة بالبناء القبلى الطائفى معا .

وفى مقابل ضعف التوجه البحرى ، فإنه يمكن القول بأن التوجه البرى أكثر قوة وتأثيرا فى اليمن الشمالية ، وذلك بحكم انحدار الهضبة تجاه الشرق والشمال الشرقى عبر الحدود البرية ، وما يرتبط بهذا الانحدار من أودية صحراوية تمثل مسارات مفضلة لطرق القوافل والحركة ، وأيضا بحكم التشابه العضوى الذى يواصل امتداده أيضا عبر الحدود البرية ويربط بين البنية الاجتماعية والاقتصادية والقومية لليمن الشمالية بالبنية المترامية عبر شبه الجزيرة شرقا .

ولعل قوة التوجيه البرى لليمن الشمالية هى التى ساعدت المجتمع اليمنى حتى الآن على الوقوف فى وجة المؤثرات الخارجية والاحتفاظ إلى حد كبير بخصائصه التقليديه الاصيلة ، حتى ان النظام القبلى ما زال يؤدى وظائفه الاجتماعية والاقتصادية والسياسية بصوره فعاله ونشطه . ولعل ما يدل ايضا على قوة التوجيه البرى لليمن الشمالية ان حوالى ٤٥٫٥٪[١] من جملة السكان المهاجرين إلى خارج البلاد يستقرون فى الدول الواقعة خلف الحدود البرية شرقا .

مساحة وشكل المنطقة السياسية :

تشير تقديرات الأمم المتحدة[٢] الى أن مساحة اليمن الشمالية تبلغ حوالى ١٩٥٠٠٠ كيلو مترا مربعا ، وهى بذلك تعتبر ثالث دولة فى منطقة المدخل الجنوبى من حيث المساحة .

وعلى الرغم من أن اليمن الشمالية بهذه المساحة تقترب من الدخول فى عداد الدول المتوسطة الحجم إلا أن الطبيعة الجبلية السائدة تقلل من فاعلية هذه

---

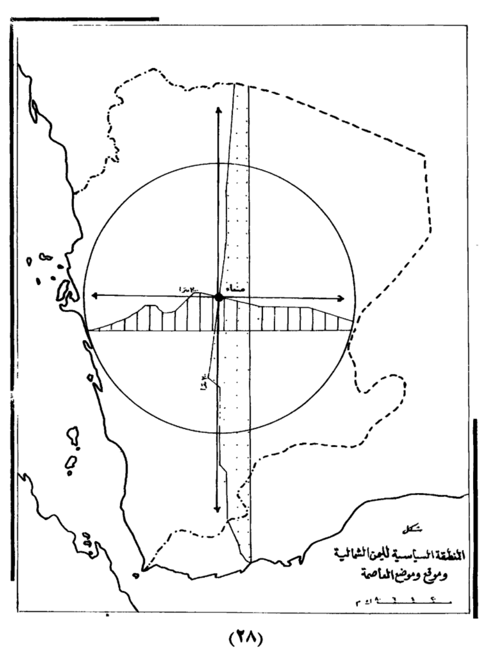
(١) محمد مصطفى . اليمن : الدولة والمجتمع . – القاهرة : النهضة العربية ، ١٩٧٥ ص ٤٣ .

(1) Demographic Year Book, op. 140-150

المساحة بالنسبة لقوة الدولة ، خاصة فيما يتعلق بصعوبة انسياب الاتصالات والانتقالات بين انحاء المنطقة السياسية وصعوبة التحكم فى كافة أنحاء الدولة بقدر متوازن ودائم عبر قنوات الاتصال المختلفة . كما أن الطبيعة الجبلية الوعرة للسطح تقلل من درجة التماسك القومى والوحدة الوطنية ، ويكفى أن هذه الطبيعة الجبلية هى المسئولة عن نشأة النظام القبلى والمسئولة أيضا عن استمراره .

وهذه الطبيعة الجبلية تعد ميدانا غير مثالى لاستخدام الجيوش النظامية والمعدات العسكرية التقليدية ومن هنا تأتى صعوبة القيام بعملية غزو عسكرى واسع النطاق للأراضى اليمنية ، إلا باستخدام جنود المشاة والمظلات ، وإن كانت ستبقى أمامهم مشكلة التعرف على ميدان المعركة ، خاصة فيما يتعلق بالدروب والمسالك التى يتطلب التعرف عليها ضرورة الاستعانة بمرشدين محليين . ولعل صعوبة القيام بغزو عسكرى واسع النطاق للأراضى اليمنية أو التهديد بهذا الغزو ، تعد أحد العوامل الرئيسية وراء عدم وقوع اليمن الشمالية فى قبضة الاستعمار الأوربى بالرغم من أهمية موقعها ، فضلا عن لجوء الدول الكبرى إلى اتخاذ سياسة أكثر مرونة واعتدالا فى تعاملها مع اليمن الشمالية التى يصعب ممارسة الضغوط العسكرية الكاملة عليها ، والهدف من هذه السياسة هو محاولة الابقاء على حد أدنى من العلاقات الطيبة مع النظام القائم تأمينا للمصالح الاستراتيجية ، مع العمل على تحييد اليمن الشمالية كموقع جغرافى هام لضمان الاستفادة بأى قدر من هذا الموقع طالما يصعب إجبارها على الانحياز . ولعل أفضل ما يعبر عن « المرونة الدولية » إزاء اليمن الشمالية ذلك الالتقاء الغريب الذى جمع بين قوى العالم شرقه وغربه حول شبكة الطرق البرية الحديثة فى البلاد فالصين – ساهمت فى انشاء طريق الحديدة – صنعاء وطريق صنعاء – صعده ، والاتحاد السوفييتى شق طريق الحديدة – تعز ، والولايات المتحدة ساهمت فى انشاء طريق مخا – تعز والمانيا الغربية التى قامت بتغطية طريق صنعاء – تعز بالأسفلت .

وقدرة استيعاب المساحة السياسية لليمن الشمالية ، يمكن التعرف عليها من


صنعاء
شكل
المنطقة السياسية لليمن الشمالية
وموقع وموضع العاصمة

خلال المعدل العام للكثافة السكانية . فطبقا لتقديرات عام ١٩٧٧م ، فان معدل الكثافة العامة قد بلغ نحو ٣٥ نسمة فى كل كيلو متر مربع . وهو يعتبر من المعدلات المنخفضةالتى تدل على ضعف قدرة المنطقة السياسية على الاستيعاب ، ولكن إذا قارنا هذا المعدل ببقية دول المدخل الجنوبى فاننا سنلاحظ أنه يعتبر من أعلى المعدلات المتاحة والذى يدل على تميز هذه المساحة بالقدرة النسبية العالية على الاستيعاب .

والطبيعة الجبلية – وعلى غير المألوف – تعد العامل الريسى فى زيادة قدرة التربة على الاستيعاب ، لتأثير هذه الطبيعة على زيادة الامطار التصاعدية الساقطة والتخفيف من حدة حرارة العروض المدارية .

وهذه الطبيعة الجبلية تحتم علينا التعامل بحذر مع معدل الكثافة السكانية ، وذلك لأن المساحة المطلقة تغفل عامل الارتفاع الرأسى الذى من شأنه أن يزيد من المساحة الحقيقية للمنطقة السياسية ، وبالتالى يزيد من قدرتها على الاستيعاب .

وهذه المساحة تنتظم يصفة عامة داخل شكل ململوم ومندمج نسبيا ، تبرز منه نتوءاتواضحهولا تتداخل فيه أى انبعاجات تذكر . ويظهر اندماج الشكل من طول الحدود بالنسبة للمساحة الكلية ، إذ تبلغ هذه النسبة حوالى تسعة أمتار مقابل كل كيلو متر مربع من المساحة . وهذا الاندماج الواضح يقلل من عدد المواضع التى يحتمل أن تتعرض منها الدولة للغزو ، كما يعاون الدولة على الدفاع عن هذه الحدود وحمايتها .

ولا شك أن ذلك الشكل المندمج فضلا عن المظهر الطبوغرافى المعقد يشكلان معا مانعا طبيعيا قويا أمام محاولات الغزو الخارجى ، ولعل ذلك قد يفسر لنا لماذا احتفظت اليمن الشمالية باستقلالها الحقيقى عبر التاريخ ، بما فى ذلك الفترات التى دخلت فيها اليمن ضمن الممتلكات العثمانية ، حيث لم يكن للعثمانيين من السيادة سوى الاسم .

ويضاعف من قيمة الشكل الملموم لليمن الشمالية وقوع العاصمة (صنعاء) فى موقع متوسط من المنطقة السياسية ، حيث تبعد عن الحدود بمسافات متساوية من جميع الاتجاهات تتراوح بين ١٦٠ - ٢٠٠ كيلو مترا فقط . ووقوع العاصمة فى عمق المنطقة السياسية وفى تضاعيف الاقليم الجبلى الشاهق الارتفاع فى الشمال لدليل واضح على طبيعة التوجه الجغرافى نحو الانغلاق وتأكيدا صارما للنزعة القبلية السائدة ، حيث تعتبر صنعاء المدينة القبلية الأولى فى اليمن الشمالية ذات التقاليد القبلية الصارمة ، بينما نجد مدينة مثل تعز التى اختيرت عاصمة للبلاد فى عهد الامام « أحمد » - قد تدهورت فيها هذه التقاليد القبلية ، وقد يكون ذلك بسبب قربها من التأثيرات الخارجية الوافدة من عدن .

موارد المنطقة السياسية :

١ - التربة وموارد المياه : أدى المظهر الطبوغرافى المعقد فى اليمن الشمالية إلى تعدد أنواع ونطاقات التربة ، نتيجة لاختلاف عوامل وظروف التكوين . فساحل تهامه يتكون من التربة المنقولة ، سواء عن طريق الأودية الهابطه من المرتفعات حاملة الغرين والحصا أو عن طريق الرياح التى تقوم بنقل الرمال الى الاقليم . إذا فالتربة السائدة فى اقليم ساحل تهامه تربه بنية عبارة عن خليط من الصلصال والرمال ، وهى فقيرة فى المواد العضوية وغير متماسكة ولا تحتفظ بالمياه القليلة بطبيعتها .

وفى الأجزاء العليا من سهل تهامه الساحلى تسود تربة طميية خصبة ، نقلت مكوناتها المجارى المائية من فوق المرتفعات ورسبتها على هيئة مراوح فيضية alluvial fans عند السفوح . وهذه التربة تتميز بالتماسك وبقوامها الثقيل عندما تغمرها مياه الفيضانات والسيول . أما فى فترات الجفاف فإن حبيباتها تتفكك وتصبح عرضة للنحت بواسطة التعرية الهوائية .

أما فوق المدرجات الجبلية فتسود تربة صلصالية غنية بالمواد العضوية والعناصر المعدنية ، وهى تنتمى للتكوينات الصخرية التى ترتكز عليها بفعل

عمليات التجوية – ويعيب هذه التربة الجبلية أنها معرضة بشدة لعمليات الجرف ، فضلا عن سمكها الرقيق الذى يعرضها للإنهاك السريع فى حالة الاستخدام الكثيف المستمر .

أما موارد المياه فى اليمن الشمالية ، فهى تعتمد بالدرجة الأولى على مياه الأمطار الموسمية . ونظرا لأن عامل الارتفاع يلعب دورا رئيسيا بالنسبة للأمطار الساقطة ، لذلك فإن كمية المطر على ساحل تهامه قليلة للغاية ولا يزيد معدلها عن ٧ سم ، وهى تسقط على مساحات محدودة خلال شهور الشتاء . ويشتد الجفاف فى المنطقة المحصورة بين الإقليم الساحلى وأقدام المرتفعات والتى غالبا ما تؤدى إلى إثارة العواصف الترابية الشديدة . أما فى الأجزاء العليا من ساحل تهامه ، فإن كمية الأمطار تزداد ، حيث يصل المتوسط السنوى الى ما يقرب من ٥٠ سم .

أما المرتفعات التى تمتد بعض قممها إلى ما فوق خط التجمد ، فإنها تستقبل أكبر كمية أمطار فى المنطقة ، حيث يتراوح معدلها السنوى بين ٤٠ – ٩٠ سم ، ومعظم هذه الأمطار تسقط فى فصل الصيف بين يوليو وديسمبر .

ونتيجة لتنوع التربة واختلاف توزيع الأمطار نجد تنوعا ملحوظا فى المركب المحصولى فى اليمن الشمالية ، حيث يشمل القطن والدخان والموز فى السهل الساحلى ، وفواكه البحر المتوسط والخضروات على السفوح الغربية ، والبن والقات والدخان فوق المدرجات الجبلية التى يتراوح ارتفاعها بين ١٣٠٠ – ٢٠٠٠ متر .

والزراعة تشكل العمود الفقرى للاقتصاد اليمنى ، حيث يساهم قطاع الزراعة بحوالى ٦٧٪ من جملة الناتج القومى (١٩٧١)[1] . ويأتى القطن كأهم محصول نقدى فى البلاد حيث يمثل حوالى ٤٧٫٥٪ من قيمة إجمالى الصادرات (١٩٧٥) .[2]

ولا شك أن اعتماد الزراعة على الأمطار الحدية المتذبذبة يعرض الاقتصاد

(1) Middle East Annual Review 1975-76, pp. 217-220
(2) "Yemen Arab Republic" The Europa Year Book, 1978, pp. 1730-1737.

الوطني للخطر ويؤدى الى صعوبة وضع برامج طموحه للتنمية القومية . على سبيل المثال ، فإن الجفاف الذى شهدته المنطقة عام ١٩٧٣ أدى إلى حدوث عجز فى الميزان التجارى بلغ ٣٨٥ مليون ريال يمنى ، مقابل ١٨٠ مليون ريال فقط عام ١٩٧٢[1] ، ومعظم هذا العجز نتيجة للتوسع فى استيراد المواد الغذائية . وعلى الرغم من أن الزراعة تشكل القطاع الرئيسى فى الاقتصاد اليمنى ويعمل بها أكثر من ٩٠٪ من السكان ، إلا أن مشكلة الغذاء تعد المشكلة الرئيسية التى يواجهها المجتمع اليمنى الذى يعانى سكانه بصفة عامة من سوء التغذية ، فواردات اليمن الشمالية من المواد الغذائية تشكل ما يقرب من ٤٣ر٤٪ من جملة الواردات (١٩٧٥) [2] .

وطبقا لتقديرات عام ١٩٧٦[3] ، فان المركب الحيوانى يتراوح بين ٢٠٠ر٤٫٠٠٠ رأس من الماعز والأغنام ، وحوالى ٧ر٤٠٠ر٠٠٠ رأس من الماشية ، فضلا عن ١٢٠٠٠٠ رأس من الجمال . وهذه الثروة الحيوانية تساهم بدور بارز فى الاقتصاد القومى ، حيث بلغت قيمة الصادرات الحيوانية حوالى ١٦٪ من جملة الصادرات . وتتركز المراعى بصفة أساسية على السفوح الشرقية لمرتفعات اليمن .

وعلى الرغم من طول الجبهة البحرية اليمنية ، إلا أن الثروة السمكية لا تشكل حتى الآن دورا يذكر فى الاقتصاد اليمنى ، فمعدل الصيد السنوى يقدر بنحو ٢٠٠٠ طن مترى من الأسماك ، كما لا يزيد عدد العاملين بهذا النشاط الاقتصادى عن ٧٠٠ نسمة[4] ، ولعل هذا تأكيد آخر على ضعف التوجه البحرى لليمن الشمالية .

٢ – الموارد المعدنية والطاقة : على الرغم من أن الأبحاث الجيولوجية أكدت وجود بعض الرواسب المعدنية كالفحم والنحاس والزنك والفضة والرصاص ،

(1) "Yemen Arab Republic" Middle East Year Book, 1980, pp. 262-266.
(2) Europa Year Book, op. cit.
(3) Ibid.
(4) Macropaedia, p. 1087.

إلا أن الملح لا يزال هو المعدن الوحيد الذى يتم إنتاجه بصفة تجارية ، بالإضافة إلى كميات محدودة من خام الحديد المستخرج من جبل التقوم شمال البلاد ، وتعد صليف أهم مراكز تعدين الملح باليمن الشمالية ، وهو يتميز بشدة نقاءه ، ويقدر الإنتاج السنوى من الأملاح بحوالى ١٢٠٠٠٠ طن[١] .

وعلى الرغم من أن الأبحاث الجيولوجية أثبتت وجود خزانات صخرية حاملة للبترول فى جنوب شرق اليمن الشمالية ومنطقة السهل الساحلى وبالقرب من صنعاء ، إلا أنه حتى الآن لم يتم استخراج هذا البترول بصورة تجارية . وقد يرجع هذا الى طابع التخلف الذى يحد من مجالات استخدام الطاقة . فقد بلغ إجمالى استهلاك الطاقة فى اليمن الشمالية عام ١٩٧٨ ما يعادل ٣٨٦ طن مترى من الفحم الحجرى[٢] ، بحيث أصبح نصيب الفرد من الطاقة لا يزيد عن ٥٣ كيلو جرام ، وهو يكاد يكون أدنى معدل للاستهلاك بين دول المدخل الجنوبى .

٣ – **النقل** : على الرغم من ضعف التوجيه البحرى . إلا أن ضعف الموارد أدى إلى اهتمام اليمن الشمالية بالانفتاح الاقتصادى على العالم الخارجى فيما وراء البحار ، خاصة بعد تحسين وتوسيع وزيادة طاقة ميناء الحديدة من ٥٠ الف طن سنويا فى الستينات الى اكثر من ٥٠٠ الف طن فى السبعينات ، حيث بلغ عدد السفن التى زارت الميناء عام ١٩٧٣ ما يقرب من ٥٢٠ سفينة ، بلغت جملة حمولتها ٥٣١٫٩٤٣ طنا[٣] .

وترتبط شبكة النقل الداخلى بصورة واضحة بميناء الحديدة ، وهى شبكة حديثة نسبيا ، ارتبطت بتطوير الميناء وبالمساعدات الخارجية الفنية والمادية ، وذلك نظرا لصعوبة شق الطرق الجبلية وارتفاع تكاليفها .

ويبلغ اجمالى أطوال شبكة الطرق البرية بجميع مستوياتها حوالى ١٦٥٠ كيلو متر ، منها ٧٥٠ كيلو مترا فقط عبارة عن طرق أسفلتية ، وتتمثل اهم هذه

---

(1) Ibid.
(2) U.N. World Energy Supplies, 1973-1978, pp. 14-43.
(3) The Europa Year Book, op. cit.

الطرق فى شبكة الطرق المثلثه التى تربط بين الحديدة [illegible]
الطرق التى تربط ميناء المخا بكل من الحديدة وتعز ، خاصة بعد مشروع توسيع الميناء وتعميقه ، وهو الذى كان عرضة للإطماع .

* * * *

واضح مما سبق أن موارد المنطقة السياسية لليمن الشمالية تتميز بالضعف الشديد وعاجزة عن الوفاء بالحد الأدنى لحاجات السكان . ولعل هذا العجز يوضحه بدقة الميزان التجارى لليمن الشمالية ، والذى يشير الى وجود عجز دائم فى الميزان نتيجة لاتساع الفجوة بين الصادر والوارد ، حتى ان نسبة الواردات الى الصادرات عام ١٩٧٦/٧٧ بلغت ٦٠ : ١ (انظر جدول ١١)

جدول رقم (١١)

الميزان التجارى لليمن الشمالية بالآف الريالات

البيان	١٩٧٣/٧٢	١٩٧٤/٧٣	١٩٧٥/٧٤	١٩٧٦/٧٥	١٩٧٦/٧٦
الواردات	٤١٠٦٦٦	٧٤٤٩٨٠	٩٨١٠٠٤	١ر٧٠٦٨٩٤	٣٠٣٠٠٠٠
الصادرات	٢٥٢٦٩	٥٥٣٨٢	٥٢٠٩٦٦	٥٠٠٦٣	٥٠٥٠٠

المصدر : **source: The Europa Yearbook, 1978,p. 1732**

الدولار الأمريكى يعادل ٣ ريالات يمنية بأسعار عام ١٩٧٤ .

وعجز موارد الإقليم السياسى وتزايد واستمرار هذا العجز أدى إلى اعتماد اليمن الشمالية على العالم الخارجى لسد هذا العجز المتفاقم . واعتماد اليمن الشمالية على العالم الخارجى يعنى بصورة أو بأخرى نوعا من التبعيه السياسية لدول العالم الغنية ، وزيادة اهتمام النظام السياسى بالسياسة الخارجية ، التى عادة ما تكون هى الأساس والمحور الذى تدور حوله السياسة الداخلية .

ولا شك أن ضعف الموارد وعجزها عن الوفاء بالحاجات الضرورية للدولة كانت العامل الأساسى وراء خروج اليمن عن عزلتها التقليدية التاريخية والانفتاح

السياسي والاقتصادى على العالم الخارجى ، والذى بدأ على وجه التقريب منذ منتصف عام ١٩٧٤ ، حين تولى الحميدى السلطة .

واليمن الشمالية فى انفتاحها على العالم الخارجى تحاول أن تتبع سياسة خاصة قوامها الانفتاح والاقتراب المتوازن من قوى العالم المختلفة ، سواء على المستوى الاقليمى أو الدولى ، وذلك بهدف الحصول على أكبر قدر من المساعدات الخارجية التى تعتمد عليها خطط التنمية اعتمادا يكاد يكون كاملا وشاملا . وقد نجحت اليمن الشمالية فى تطبيق هذه السياسة بدرجة جعلت منها نموذجا خاصا من نماذج الحياد الإيجابى ، الذى يقوم على تحاشى الاتفاق الكامل مع الأطراف المتصارعة ، بهدف الإبقاء على كل الأطراف ، يساعد على ذلك حرص هذه الأطراف الدولية من جانبها على هذا الحياد اليمنى المتوازن .

والواقع أن سياسة الانفتاح المتوازن ، ليست جديدة تماما على صنعاء ، فحين بدأ الخلاف ينشب بين الإمام يحيى وبريطانيا حول المحميات الغربية ، قام الإمام على الفور بالتقرب لإيطاليا كورقة رابحة يمكن أن يساوم بها بريطانيا حتى تقبل مطالبه فى الجنوب .[1] ومن الأمثلة المعاصرة على نجاح اليمن الشمالية فى تطبيق سياسة الانفتاح المتوازن على المستوى الإقليمى ، استغلالها خوف السعودية والغرب من تسرب الراديكالية والنفوذ السوفيتى من جنوب اليمن إلى شماله ، حيث تقوم من وقت لآخر بالدخول فى مفاوضات لتحقيق الوحدة مع الجنوب . فتسارع السعودية ببذل الدعم والتأييد لليمن الشمالية لوقف هذا الاتجاه الوحدوى . وقد استمر الدعم السعودى حتى بعد اغتيال الحميدى فى أكتوبر عام ١٩٧٧ ، وهو الرجل الذى تبنى سياسة الانفتاح المتوازن ولا شك أيضا ان ميناء الحديده يعتبر بمثابة شاهد اثبات على نجاح ايمين فى تطبيق فكرة الانفتاح المتوازن فميناء الحديدة تم بناؤه بمساعدة سوفيتية خلال الفترة ما بين عام ١٩٥٨ و١٩٦٠ ، بحيث أصبح يضم ثلاثة أرصفة ومرسى صغيرا للبترول . ومنذ عام ١٩٧٧ قامت كل من بريطانيا وفرنسا بالمساهمة فى توسيع وتطوير هذا الميناء بحيث اتسع ليضم مرسى الكثيب ورصيفاً رابعاً .

(١) السيد مصطفى سالم . المصدر السابق ، ص ٢٩٠ .

سكان المنطقة السياسة :

١ – حركة السكان : توضح بيانات جدول (١٢) تطور عدد سكان اليمن الشمالية فى الفترة ما بين عامى ١٩٧٠ و ١٩٧٧ . ويتضح من هذه البيانات أن عدد السكان قد زاد خلال هذه الفترة بنسبة ٥ر١٨٪ ، وبمتوسط زيادة سنوية يقدر بحوالى ٦ر٢٪ .

وهذا المعدل المرتفع نسبيا يرجع إلى عامل الزيادة الطبيعية ، فمعدل المواليد وصل الى ٩ر٤٨ فى الألف عام ١٩٧٥ ، بينما وصل معدل الوفيات إلى ٢٥ فى الألف . وعلى الرغم من أن الزيادة الطبيعية تصل الى ٩ر٢٣ فى الألف إلا أن هذه الزيادة تعتبر منخفضة بالنسبة لطبيعة المجتمع اليمنى ، كمجتمع زراعى تبلغ فيه الكثافة الزراعية نحو ٣٥٠ نسمة فى كل كيلو متر مربع ، وهى من المعدلات المرتفعة للغاية[١] ، كما أن نسبة الأمية تصل إلى أكثر من ٩٠٪ من السكان . ولعل انخفاض معدل الزيادة الطبيعية راجع الى تدهور المستوى الصحى بشكل صارخ نتيجة لسوء التغذية وانخفاض مستوى الرعاية الصحية . وقد انعكست هذه الظروف بوضوح على الرضع والأطفال ، حيث يصل معدل الوفيات بينهم الى نحو ٢١٠ فى الألف[٢] وهى من المعدلات المرتفعة للغاية .

جدول رقم (١٢)

تطور عدد السكان فى اليمن الشمالية خلال الفترة ما بين ١٩٧٠ و ١٩٧٧

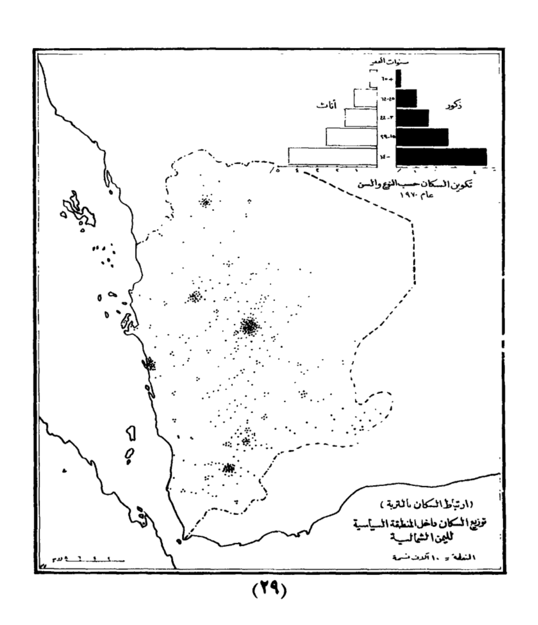
(بالمليون)

١٩٧٠	١٩٧١	١٩٧٢	١٩٧٣	١٩٧٤	١٩٧٥	١٩٧٦	١٩٧٧
٥ر٧٧	٥ر٩١	٦ر٦	٦ر٣٠	٦ر٤٨	٦ر٦٧	٦ر٨٧	٧ر٠٨

المصدر :
Source: Demographic Yearbook,1977,pp.158-162,Table 5

(١) عبد الكريم الاريانى . التنمية الأقتصادية والخطة الخمسية الأولى فى الجمهورية العربية اليمنية : دراسة تحليلية . – مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية ، العدد ٢٢ ، ١٩٨٠ ، ص ص ٨٥ – ١١١ .

(2) Statistical Abstract for Arab Countries 1970-75, 1978, p. 25. Table (1-5)


سنوات العمر
+٦٥
٤٥-٦٤
٣٠-٤٤
١٥-٢٩
-١٤
أناث
ذكور
تكوين السكان حسب النوع والسن
عام ١٩٧٠
(ارتباط السكان بالتربة)
توزيع السكان داخل المنطقة السياسية
لليمن الشمالية
النقطة = ١٠ آلاف نسمة

٢ - تكوين السكان حسب النوع والسن : توضح بيانات الجدول رقم (١٣) ان الهرم السكانى لليمن الشمالية يتميز بصفة عامة بدرجات السلم الشديدة الانحدار ، ما بين قاعدة عريضة وقمة ضيقة . فقاعدة الهرم تتميز بالاتساع نتيجة لارتفاع معدلات المواليد ، حيث يتركز بها ما يقرب من ٤٥٪ من السكان . ومن القاعدة العريضة ترتفع جوانب السلم تدريجيا نحو القمة ، بحيث تضم فئة السن الوسطى (١٥ - ٦٤ سنة) حوالى ٥٣٪ من جملة السكان . أما النسبة الباقية فتنحصر فى فئات السن الكبيرة ، وهى نسبة ضئيلة للغاية تعكس انخفاضا واضحا فى متوسط العمر ، تقدر بنحو ٣٢ سنة بين الذكور وحوالى ٤١ سنة للاناث .

وتدرج الهرم السكانى من القاعدة العريضة إلى القمة الضيقة ، يعنى أن هناك عبئا كبيرا يقع على السكان العاملين ، الذى ينبغى عليهم أن يعولوا ما يقرب من نصف السكان ، وان كان يقلل من هذا العبء الارتفاع الواضح فى نسبة الوفيات بين الأطفال . وضعف مشاركة المرأة وانضمامها للقوة العاملة فى البلاد يزيد من عبء الاعالة ، وهذا أمر طبيعى بالنسبة لمجتمع تقليدى تسوده قيم اجتماعية معينة . (انظر جدول : ١٣) .

جدول رقم (١٣)

توزيع السكان فى اليمن الشمالية بالنسب المئوية حسب النوع والسن (١٩٧٠)

فئات السن

النوع	أقل من ١٤	١٥ - ٢٩	٣٠ - ٤٤	٤٥ - ٦٤	٦٥ فأكثر
ذكور	٤٥٫١	٢٦٫١	١٥٫٧	١٠٫٦	٢٫٥
اناث	٤٤٫٧	٢٥٫٨	١٥٫٧	١٠٫٩	٢٫٩

المصدر : **Soce: Statistical Yearbook for Arab Countries, op. cit.p. 33**

٣ - التكوين الاجتماعى والطائفى لا زالت القبلية تشكل وحدة البناء الاجتماعى فى اليمن الشمالية . وترتبط بها نظم اجتماعية وظواهر نفسية معينة .

فالمجتمع القبلى يقوم على نوع من العلاقات والروابط الاجتماعية ، التى تدور حول وحدة الدم أو العصبية التى تفرض بعض الحقوق والالتزامات المتبادلة ، وتتطلب نوعا معينا من السلوك . ولذا فإن أهم ما يميز القبيلة هو الإحساس بالهوية الذاتية ، والتعصب لهذا الإحساس أو الانتماء فكل قبيلة لها أرضها وآبارها ومراعيها وتاريخها ونظامها الذى يشبه الدستور . ومن هنا فإن أية محاولة تأتى لفرض سلطة عليا على القبائل وتقاليدها وعاداتها تجد معارضة شديدة من جانب هذه القبائل التى تعتز بهذه الأنظمة وتفخر بها .

والقوى السياسية فى اليمن الشمالية يكاد يتوزع ولاؤها بين أكبر قبيلتين ، وهما قبيلة حاشد وقبيلة بكيل ، ولذا فإن أى تغيير يطرأ على الحكم فى اليمن الشمالية لا يعنى تغييرا جوهريا فى النظام السياسى بقدر ما يعنى تغييرا فى الجناح القبلى الحاكم .

ومن هنا ، فإن النظام القبلى القائم فى اليمن الشمالية يشكل من وجهة نظر الجغرافيا السياسية نقطة ضعف واضحة ومميزة ، حيث يهدد هذا النظام التماسك القومى والوحدة الوطنية ، كما يؤدى إلى عدم الاستقرار السياسى ، ذلك الاستقرار الذى يتطلب مراعاة التوازن القبلى الدقيق والحساس .

وبخلاف هذا النظام القبلى الذى يعيب الدولة اليمنية ، فهناك انقسام مذهبى طائفى بين ما يسمى بالزيود والشوافع . وهذا الانقسام هو أيضا إفراز طبيعى للانقسام التضاريسى القائم بين السهول والجبال . فالشوافع – الذين ينتمون للمذهب السنى – يقطنون السهول والهضاب الجنوبية والوسطى ، ويمثلون ثلثى السكان تقريبا ، أما الزيود – الذين ينتمون للمذهب الشيعى – فيتجمعون بصفة أساسية فوق الجبال ، خاصة فى الشمال .

وعلى الرغم من أن الزيود يشكلون أقلية عددية ، إلا أنهم يقبضون على زمام الحكم بمساعدة حلفائهم العسكريين ، ويقومون بإقصاء كل عنصر سياسى شافعى مؤثر عن مراكز السلطة الفعلية ، حتى ولو كان هذا العنصر معتدلا ولا خطر منه على طبيعة النظام .

٤ – توزيع السكان : توضح بيانات الجدول رقم (٤) توزيع السكان على حسب المحافظات ، ومنها يتضح أن نحو ثلاثة أرباع السكان يتركزون فوق المرتفعات الوسطى والسفوح الغربية ، أما بقية السكان فيتركزون على السفوح الشرقية وفى بعض أجزاء من سهل تهامه الساحلى ، التى تتوفر فيها موارد مائية كافية للزراعة ، خاصة فى مناطق حقول القطن ، فضلا عن مدينة الحديدة التى تضم غالبية سكان سهل تهامة .

والمتوسط العام لكثافة السكان يبلغ حوالى ٢٩٫٣ نسمة فى كل كيلو متر مربع ، هذا المعدل يزيد بشكل واضح فوق المرتفعات ، حيث يصل الى ٣٢٫٥ نسمة ، مع ملاحظة أن الكثافة تجاه الجنوب تزيد بمعدل واضح فى محافظة تعز الى ما يقل عن ٥٦ نسمة فى كل كيلو متر مربع ، والى ٧٢ نسمة فى محافظة اب .

أما على السفوح الشرقية حيث تسود أقاليم المراعى فإن معدل الكثافة ينخفض عن المعدل العام ، بحيث يقترب من ٢٢ نسمة فى كل كيلو متر مربع .

والملاحظ من توزيع السكان على أنحاء المنطقة السياسية أن الجوانب الشرقية والغربية هى أضعف أجزاء المنطقة السياسية من حيث تحكم السكان وسيطرتهم على التربة ، بينما نجد أن هذا التحكم يظهر أكثر قوة ووضوحا فى الأجزاء الداخلية المرتفعة .

وبصفة عامة يمكن القول بأنه لا توجد مناطق تخلخل واضح ، وأن انتشار السكان على أنحاء المنطقة السياسية يتميز إلى حد ما بالتوازن ، وهذا يتفق مع الطبيعة الجبلية الزراعية للمجتمع اليمنى ، حيث أن نسبة من يعيشون فى الريف تتراوح بين ٨٠ – ٨٥٪ من جملة السكان . (انظر جدول : ١٤) .

جدول رقم (١٤)

توزيع السكان فى اليمن الشمالية حسب المحافظات طبقا لتقديرات عام ١٩٧٠

البيضاء	الحديدة	حجه	اب	الزيدية	صعدة	صنعاء	تعز	الجملة
١٩١ ٠٠٠	٧٦٤ ٠٠٠	٥٧٣ ٠٠٠	٨٥٩ ٠٠٠	٢٨٦ ٠٠٠	٤٧٧ ٠٠٠	١٩١٠٠٠٠	٦٦٨ ٠٠٠	٥٧٢٨ ٠٠٠

المصدر : Source: Macropaedia, op. cit., 1089

ثانيا : دولة الصومال

نشأة المنطقة السياسية :

ترتبط نشأة المنطقة السياسية للصومال بالمدخل الجنوبي للبحر الأحمر ، كموقع هام جُذِبَ اليه من قوى الاستعمار الاستراتيجي كل من انجلترا وفرنسا وايطاليا . فبريطانيا كانت قد عملت على تثبيت اقدامها على الساحل الصومالى المواجه لعدن ، وذلك بهدف تأمين وحماية قاعدتها الاستراتيجية فى عدن ، فضلا عن ضمان الحصول على المواد الغذائية من الساحل الصومالى ، خاصة الحيوانية منها . وقد نجحت بريطانيا فى سبتمبر ١٨٨٤ م فى احتلال كل من بربره وزيلع وهرر ، ثم أعلنت حمايتها (١٨٨٧) على الساحل الصومالى فيما بين بندر قاسم شرقا ولويادا غربا بعد سلسلة من المعاهدات التى وقعتها مع شيوخ القبائل . وفى عام ١٨٨٨ وقعت بريطانيا اتفاقية مع فرنسا تحدد بموجبها الحد الفاصل بين الصومال الفرنسى والصومال البريطانى ، وهو الحد الذى يتمشى مع الخط الواصل بين جيبوتى وهرر .

أما إيطاليا ، فبعد سلسلة من المعاهدات مع شيوخ وسلاطين الساحل الصومالى على خليج عدن والمحيط الهندى ، أعلنت فى ١٨٨٩ حمايتها على المنطقة الواقعة على طول الساحل الصومالى ، فيما بين الصومال البريطانى غربا ورأس ديكس شرقا . وقد اعترفت بريطانيا بهذه المحميه فى فبراير عام ١٨٨٩م ، وهى تمتد من النقطه التى تنتهى عندها المحميه البريطانيه وخط طول ٤٩ شرقا . وفى عام ١٩٢٥م تنازلت بريطانيا لايطاليا عن قطاع كبير من مستعمرتها فى الأراضى الكينية ، وهو المعروف باسم جوبالاند .

وعلى أثر قيام الحرب العالمية الثانية ، قامت بريطانيا عام ١٩٤١م باحتلال الصومال الايطالى ، وظلت تديره عسكريا حتى عام ١٩٤٩م ، حين خولت الجمعية العامة للأمم المتحدة لايطاليا مهمة الوصاية على هذه المنطقة لمدة عشر سنوات تنتهى بالاستقلال عام ١٩٦٠م . وفى منتصف الخمسينات اضطرت بريطانيا تحت الضغط الوطنى الى منح محمية الصومال البريطانى الحكم الذاتى توطئة لاستقلالها التام وتمهيدا

لاتحادها مع الصومال الإيطالى . وفى يوليو عام ١٩٦٠ تم إعلان استقلال كل من الصومال البريطانى والايطالى واتحادهما فى اطار منطقة سياسية واحدة عرفت باسم جمهورية الصومال .

حدود المنطقة السياسية :

تشترك الصومال فى حدودها البرية مع كل من جيبوتى وأثيوبيا وكينيا .

- **الحدود الصومالية – الجيبوتية** : ويبلغ طولها حوالى ٥٨ كيلو مترا ، وهذا الحد يرجع بأصوله إلى الاتفاق الذى تم توقيعه بين فرنسا وبريطانيا فى عام ١٨٨٨ م لتحديد الخط الفاصل بين مناطق نفوذهما على الساحل الصومالى ، حيث اتخذ الخط الواصل بين لويادا وهرر كحد فاصل بين المحميتين .

وعلى الرغم من أن هذا الحد هندسى مستقيم إلا أنه يكاد يتمشى تقريبا مع الحافة الجنوبية لمنخفض الدناكل أو العفر ، والمعروفة باسم ضهر العيسى ، وأهم قممها جالليلو ودجونيه . ولعل تميز هذا الخط بالاتفاق والتعيين فضلا عن تمشيه مع ركائز طبوغرافية هو الذى جعل هذا الحد يعد أكثر الحدود الصومالية هدوءا واستقرارا ، على الرغم من أن هذا الخط مفروض على تكوينات عرقية واجتماعية واقتصادية متشابهة ، حيث تترامى قبائل العيسى الصومالية على جانبى الخط .

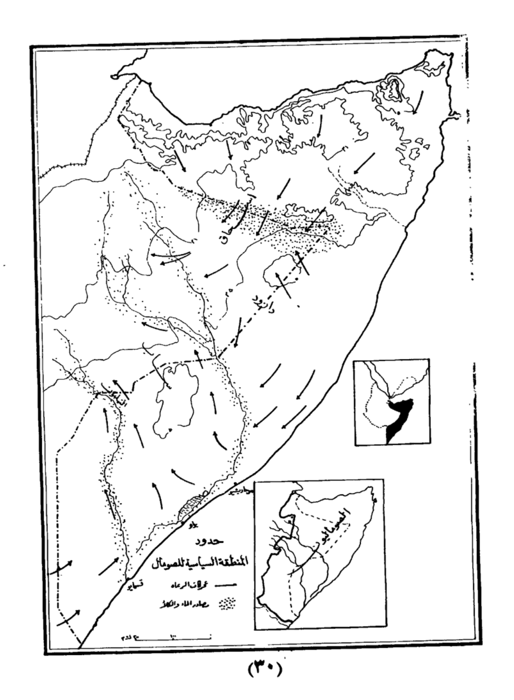
الحدود الصومالية – الأثيوبية :

يبلغ طولها حوالى ١٥٩٠ كيلو مترا ، وهذا الحد معين جزئيا ، حيث لا زال قطاع كبير منه بغير تحديد ، وهو القطاع الممتد فيما بين دولو Dolo جنوبا ونقطة تقاطع عرض ٨° شمالا وخط ٤٨ شرقا .[1] .

والحدود الصومالية الأثيوبية ترجع بأصولها الى عام ١٨٨٧م حين احتلت أثيوبيا مدينة هرر وما أعقب ذلك من إخضاع أثيوبيا للقبائل الصومالية فى هود وأوجادين ، وفى عام ١٨٨٩م استولت أثيوبيا على منطقة أوجادين لقاء تعاونها مع انجلترا فى

---

(1) Widstand, C. op. cit., p. 127


حدود
المنطقة السياسية للصومال
محركات الرعاه
مصادر الماء والكلأ
مقديشيو
براو
قسمايو

(٣٠)

اخماد الثورة المهدية فى السودان ، كما ضمت فى نفس العام منطقة هود . وقد اعترفت بريطانيا عام ١٨٩٧م بتبعية كل من أوجادين وهود لأثيوبيا ، وذلك من خلال المعاهدة الموقعة بينهما لتعيين الحدود بين الصومال البريطانى وأثيوبيا . وفى عام ١٩٤٨م عادت بريطانيا واعترفت بضم كل من هود وأوجادين للصومال الاثيوبى ، فضلا عن النطاق الحوضى الممتد بطول الصومال البريطانى والذى ظلت محتفظة بادارته لضمان حقوق الرعى لسكان الصومال ، وتقدر مساحة الأرضى الصومالية التابعة لأثيوبيا بحوالى ١٥٣٠٠ كيلو مترا مربعا ، وهى تضم الروافد العليا لنهرى شبيلى وجوبا .

وخط الحدود يبدأ من نقطة تقاطع حدود جيبوتى والصومال وأثيوبيا ، ويتجه فى خط مستقيم نحو الجنوب الغربى حتى بلدة (ابوصوين) ، ثم ينحرف تجاه الجنوب الشرقى ويسير باستقامته تقريبا لمسافة ٢٥٦ كيلو مترا حتى يصل بلدة ارنريه ومن هناك يستمر فى اتجاهه الجنوبى الشرقى لمسافة ٣٢٣ كيلو مترا حتى يصل لبلدة ديانوت Dainot ومنها يسير الخط تجاه الشرق لمسافة ٩٥ كيلو مترا حتى يصل الى نقطة تقاطع خط عرض ٨ْ شمالا وخط طول ٤٨ْ شرقا . وهنا تبدأ الحدود المؤقتة ، غير المعينة ، حيث يسير الخط لمسافة ٢٨٠ كيلو مترا على هيئة خط مستقيم تجاه الجنوب الغربى حتى يتقاطع مع نهر شبيلى جنوب بلدة (أدو) ، بحيث يتركها ضمن الأراضى الأثيوبية . ويكمل الخط مسيرته تجاه الغرب ثم الجنوب الغربى فالغرب مرة أخرى حتى يصل لبلدة دولو ، التى تتلاقى عندها الحدود الصومالية - الكينية - الأثيوبية .

ومما سبق يتضح أن الحدود الصومالية - الاثيوبية يغلب عليها الطابع الهندسى الفلكى ، شأنها فى ذلك شأن معظم الحدود التى رسمها الاستعمار فى القارة الأفريقية ، فجاءت مصطنعة لا تتمشى مع الحقائق والمصالح الإقليمية القائمة .

فالحدود الصومالية الأثيوبية مفروضة على تكوينات جيولوجية وتضاريسية متشابهة تتمثل فى التكوينات الرسوبية المتماسكة التى تنتمى للجوراسى والكريتاسى ، التى تدخل بصفة أساسية فى تكوين صخور هضبة الصومال . وهذه الحدود مفروضة أيضا على تكوينات قومية واقتصادية متجانسة . فعلى جانبى الحدود ينتشر

الشعب الصومالى الذى ينتمى الى العرق الحامى* المنتشر فى منطقة شمال شرق افريقيا . والمرجح أن الصوماليين ينحدرون من ذلك الشعب الذى كان يستقر فى منطقة شمال شرق افريقيا ثم هاجر الى منطقة نهرى شبيلى وجوبا . حيث اختلط فى هذا المنتجع بالجماعات الرعوية القادمة من الشمال وتلك القبائل الرعوية التى هاجرت من جنوب شبه الجزيرة العربية .(٠).

وإلى جانب وحدة بوتقة الانصهار العرقى ، فان الصوماليين يشكلون قومية واحدة قوامها اللغة الصومالية والدين الاسلامى فضلا عن العادات والتقاليد والتراث المشترك .

وفضلا عن أن خط الحدود يقوم بقطع الجسم القومى الصومالى الممتد داخل أوجادين وهو (١٥٣٦٠٠ كيلو مترا مربعا) ، فان غالبية الصوماليين يعملون بالرعى التقليدى الذى يقوم على الترحال والتنتقل الموسمى وراء الكلأ والماء ، وهو الأمر الذى يجعل الحد السياسى مفروضا على هذا الاقليم الاقتصادى المشترك والمتجانس . فالرعاة الصوماليون فى الشمال يقومون بتخطى الحدود فى فصل الجفاف الى هضبة هود فى اثيوبيا . كما يقوم الرعاة فى الجنوب بهجرة فصلية الى الروافد العليا لنهرى شبيلى وجوبا داخل اثيوبيا وذلك فى فصل الجفاف .

---

* يشمل العرق الحامى أيضا مجموعات رئيسية تتمثل فى الجالا والعفر والدناكل والاجو Agau فى أثيوبيا والبجة فى اريتريا والسودان .

(٠) يتكون الشعب الصومالى من ست مجموعات قبلية رئيسية ، منها أربعمجموعات رعوية تنتمى إلى عنصر (صامال *Samal*) الذى يرجع بأصوله إلى القبائل العربية التى وفدت من شبه جزيرة العرب فى نحو القرن العاشر الميلادى ، وهذه القبائل هى : الدير – اسحق – هاويه ودارود – أما المجموعتين الأخرتين فتنتمى إلى العنصر المعروف بالساب *Sab* وهما : الديجيل *Digil* والرهانوين *Rahanwin* وهما من المجموعات الزراعية التى تسكن جنوب الصومال حول نهرى شبيلى وجوبا ، وهما أكثر تأثرا بالجالا والبانتو . وبالرغم من اختلاف سكان الشمال عن الجنوب فى الحرفة والنظام الاجتماعى الا أنهم جميعا ينتمون إلى أصل عربى واحد باعتبارهم ينحدرون من سلاسلة فبيلة قريش .. يمكن مراجعة :

- Lewia, I The Somali Conquest of the Horn of Africa-Journal of African History, 1,2 (1960), pp. 213-229.
- Spencer, J.A Reassessment of Ethiopian-Somali- Horn of Africa, July-September, 1978, pp. 23-28.

ويزيد من خطورة ديناميكية الحدود فى مناطق الرعى أن اثيوبيا قامت بسحب حقوق الرعى التى كانت قد منحتها للرعاة الصوماليين عام ١٩٥٤ ، وذلك فى أعقاب الاشتباكات الدامية التى جرت بين الصومال واثيوبيا عام ١٩٦٠ وأدت الى قيام أثيوبيا بغلق حدودها فى وجه الرعاة الصوماليين . علاوة على ذلك فان اثيوبيا تتجاهل تماما الرغبة الملحة والأساسية من جانب الصوماليين فى اوجادين (الصومال الغربى) للانضمام للوطن الصومالى الأم ولجمع الشمل على جانبى الحدود .

الحدود الصومالية – الكينية : ويبلغ طولها حوالى ٦٧٨ كيلو مترا . وهى تبدأ من بلدة دولو شمالا حيث تتمشى مع نهر دوابالما Dawa Palma لمسافة محدودة ثم تواصل سيرها فى خط مستقيم الى الجنوب الغربى حتى نقطة تقاطع خط عرض ٣ شمالا مع خط طول ٤١ْ شرقا بالقرب من بلدة الواك Elwak . ومن هذه النقطة يتجه خط الحدود صوب الجنوب على استقامة خط طول ٤١ْ شرقا حتى دائرة العرض الأولى جنوب خط الاستواء ، حيث ينحرف تجاه الجنوب الشرقى إلى رأس ديكس على المحيط الهندى .

وخط الحدود الفاصل بين الصومال وكينيا هندسى فلكى ، باستثناء الجزء القصير الذي يتمشى مع نهر (دوا) . وهذه الحدود المصطنعة ليست غريبة بالنسبة لحدود استعمارية ، حيث أن هذا الحد قد تم تحديده وتعيينه بمقتضى اتفاقية بين ايطاليا وبريطانيا عام ١٩٢٤ ، والتى بمقتضاها تنازلت بريطانيا لإيطاليا عن إقليم جوبالاند الذى يمثل شريطا مساحته ٨٤٤٨٠ كيلو مترا إلى الغرب من نهر جوبا .[١] .

وخط الحدود الكينى الصومالى الذى يتمشى معظمه مع خط طول ٤١ْ شرقا ، يترك جزءا كبيرا من الصوماليين فى إقليم الحدود الشمالية الشرقية ، التابع لكينيا حاليا ، والذى تقدر مساحته بحوالى ١٢٨٠٠٠ كيلو مترا مربعا[٢] فضلا عن ذلك فان خط الحدود يمر داخل نطاق شبه صحراوى ويفصل بين القبائل الرعوية الصومالية ، التى تتحرك بقطعانها دون حساب وراء الكلأ والماء .

---

(1) Drysdale, J. op cit., p. 36.
(2) Widstrand, C. op. cit., p. 184.

وكان طبيعيا مع هذه الحدود المصطنعة أن تستعر النزعة الانفصالية لدى سكان الصومال الكيني ، الذين يطالبون بحق تقرير مصيرهم ، الذى يتمثل فى اتحادهم مع جمهورية الصومال . وقد ظهر ذلك واضحا ، فى الاستفتاء الذى جرى عام ١٩٦٢ وأجمع فيه السكان على الانفصال والانضمام للوطن الأم .

ومما تقدم يتضح أن الحدود البرية للصومال حدود مصطنعة ذات طبيعة مؤقتة ، ومفروضة على تكوينات قومية تتمثل فى الشعب الصوملى الذى يشعر بهويته الذاتية القومية ويحقه فى الوحدة التى تجمع شتات هذا الشعب الممزق عبر الحدود البرية . وتأتى خطورة هذه النزعة الوحدوية Irredentism فى أنها تعنى سلخ أجزاء كبيرة من الدول المجاورة لاعتبارات قومية ، الأمر الذى يشكل سابقة خطيرة تهدد كيان كثير من الدول المجاورة كأثيوبيا وكينيا ، التى تضم خليطا واسعا من القوميات والشعوب واللغات والأديان . ولذلك فإن المجتمع الأفريقى من خلال منظمة الوحدة الأفريقية رفض هذا المبدأ الخطير وأقر مبدأ « قدسية الحدود القائمة » ، على أساس أن الحدود القائمة بين الدول الافريقية لا يمكن تعديلها بحجة أنها من صنع الاستعمار ، وأن حق تقرير المصير مقصور على الشعوب التى لا زالت تحت سيطرة الاستعمار الأجنبى[1] .

وتبنى الصومال لفكرة تحقيق « الصومال الكبير » أدت الى أن تصبح حدودها البرية خطوط عداء واحتكاك مستمر ، وان كان يقلل من عامل الاحتكاك قصر طول الحدود بالنسبة للمساحة ، حيث ان كل كيلو متر من الحدود البرية يقابله ٢٧٤ كيلو مترا مربعا من المساحة .

وعلى عكس الحدود البرية للصومال ، فان الحدود البحرية تتميز بالطول النسبى نتيجة لشكل المنطقة السياسية وموقعها على هيئة قرن يناطح مياه خليج عدن والمحيط الهندى . لذا فإن كل كيلو متر من الحدود البحرية يقابله ٢٠٤ كيلو مترا مربعا من

---

(١) ماجدة محمود الجندى : أبعاد الصراع فى القرن الأفريقى : رؤية الأطراف المحلية دراسات أفريقية . - القاهرة : الجمعية الأفريقية ، ابريل ١٩٧٩ ، ص ص : ١٣٥ - ١٥٢ .

المساحة . ورغم طول الحدود البحرية ، فإن التوجه البحرى للصومال يتسم بالضعف الشديد نتيجة لاستقامة خط الساحل وقلة عدد البوابات البحرية التى تكتنفه ، فضلا عن الطبيعة القاحلة لهذه السواحل .

مساحة وشكل المنطقة السياسية :

تبلغ مساحة الصومال حوالى ١٤٠ ٦٣٧ كيلو مترا مربعا ، ولا تتخللها مسطحات مائية ، وهى بذلك تدخل فى عداد الدول المتوسطة الحجم .

والتعامل مع المساحة المطلقة للصومال يؤدى لا محالة إلى نتائج مضللة ، حيث أن هذه المساحة تفتقر الى الإمكانيات التى تؤهلها لاستيعاب عدد كبير من السكان يتلاءم مع هذا الحجم .

فالصومال تدخل فى عداد المناطق الأكثر جفافا فى العالم ، حيث يسودها مناخ مدارى جاف أو شبه جاف . فالأمطار وإن كانت تسقط على فترتين إلا أن متوسط ما تسقطه سنويا لا يزيد بأى عن حال ٢٧ سم ، وقد تمر سنوات طويلة دون أن تسقط بهذا المعدل كما حدث فى أوائل السبعينات . كما تسود الاقليم تربة صحراوية قليلة الخصوبة فضلا عن حرارة مرتفعة طوال العام مما يحد من قدرة النشاط البشرى .

وقد انعكست هذه الظروف الطبيعية القاسية على ضعف قدرة المساحة السياسية على استيعاب السكان ، حيث أن معدل الكثافة العامة لا يزيد عن خمسة أفراد فى كل كيلو متر مربع ، وهو معدل منخفض للغاية يعكس ضعفا عاما فى قدرة السكان على الامتزاج بالتربة والتحكم فيها .

أما شكل الصومال ، فهو يعد من الأشكال النادرة ، فهو عبارة عن مثلث تنحصر زاويته القائمة بين الساحل الصومالى على خليج عدن وامتداد خط الحدود الصومالية – الكينية تجاه الشمال الذى يتمشى مع خط طول ٤١° شرقا .

والمثلث الصومالى مفرغ من الداخل بوجود الانبعاج الاثيوبى المتمثل فى هضبة اوجادين ، التى تعد بمثابة اسفين ضخم (١٥٣٦٠٠ كيلو مترا مربعا) ، يكاد يمزق

جسم الدولة الصومالية ، بل ويكاد هذا الاسفين أن يشطرها الى قسمين ، احدهما شمالى يمتد على هيئة شريط موازى لخليج عدن والآخر جنوبى يمتد على المحيط الهندى ، ويفصل بين القسمين خط عرض ٨ْ شمالا .

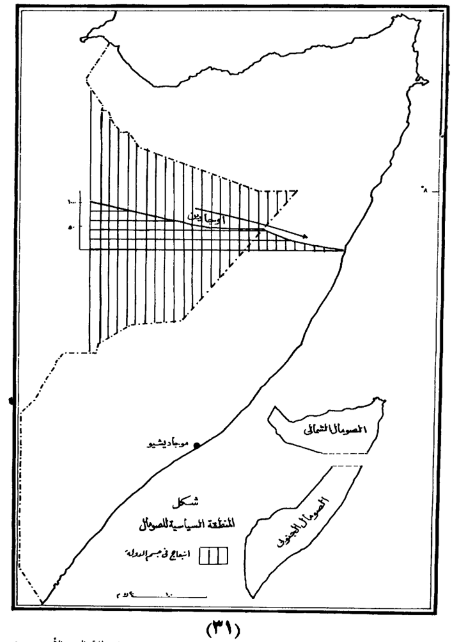
ويضاعف من خطورة هذا الانبعاج المغروس فى قلب الصومال وضعه الطوغرافى كاقليم جبلى ، يشرف من مواقع حاكمة على الشريط السهلى الساحلى المنخفض الممتد على ساحل المحيط الهندى ، الذى يضم المعمور الصومالى الفعال .

ولذا يمكن القول بأن انبعاج اوجادين يشكل مطلبا جيوبوليتكيا للصومال لتحسين شكل الدولة ، فضلا عن أهميته كجزء من الجسم القومى للصومال .

والملاحظ أن مقديشيو العاصمة ، تحتل موقعا عشوائيا ، فرضته ثنية غير عميقه فى خط الساحل بالقرب من الاقليم الزراعى فى الجنوب . فالعاصمة اختارت موقعها فى القسم الجنوبى من البلاد المعروف بالصومال الايطالى سابقا ، وهو موقع لا يتناسب مع الشكل ولا يتيح لها القيام بأداء وظيفتها فى الإدارة والحكم وتمكينها من السيطرة على كافة أنحاء المنطقة السياسية . وقد يستدل من وجود العاصمة فى الجزء الجنوبى على أن هناك نية للتوسع تجاه الصومال الكينى واقليم أوجادين .

موارد المنطقة السياسية :

١ – التربة وموارد المياه : تسود التربة الصحراوية الجافة Aridisols معظم أنحاء المنطقة السياسية للصومال ، وهى تربة رمادية قليلة السمك نتيجة لقلة المياه السطحية وضعف الغطاء النباتى ولذا تفتقر أيضا إلى المواد العضوية والأزوتية . وتراكم الأملاح فوق أجزاء كثيرة من نطاقات هذه التربة نتيجة لظروف الجفاف ، حيث يتحرك الماء المختزن فى الباطن الى أعلى ، وغالبا ما يؤدى استمرار عملية الصعود إلى تراكم الأملاح ، وبعض هذه الأملاح قد يكون ضارا بالنبات . والى جانب التربة الصحراوية الجافة هناك تربات فيضية فى الجنوب تتمثل فى أودية جوبا وشبيلى ، وإن كانت هذه الأودية تعانى من الانغمار والغرق لفترات متفاوتة .



شكل
المنطقة السياسية للصومال

(٣١)

وفيما يتعلق بموارد المياه فى الصومال فيمكن القول بأنها محدودة بصفة عامة . فالصومال على الرغم من موقعه بين خط الاستواء ودائرة العرض ١٢° شمالا ، وموقعه البحرى المكشوف ، إلا أن نمط المناخ السائد فى البلاد صحراوى أو شبه صحراوى . فنى فصل الصيف (مارس – اكتوبر) تسود الرياح الجنوبية الممطرة التى تصبح جنوبية غربية بعد عبورها خط الاستواء ، ونتيجة لهذا التحول ، فإنها تسير بمحاذاة الساحل الصومالى فلا يسقط من أمطارها الا القليل . وعلى الرغم من أن الأمطار تزيد فوق المرتفعات الداخلية إلا أنها مع ذلك تظل قليلة للغاية ، نظرا لأنها تصل الى هذه المرتفعات منكهة وقد فقدت الكثير من خصائصها البحرية بعد رحلة طويلة فوق هضاب أفريقيا . وفى فصل الشتاء (سبتمبر– مارس) تسود الرياح الشمالية الشرقية التى تصل إلى الساحل الصومالى كرياح قارية تقريبا لا تحمل إلا القليل من الرطوبة التى لا يستفيد بها الساحل الصومالى لأنها تسير محاذية له .

وعلى ذلك يمكن القول بأن أمطارا قليلة تسقط فى فصل الصيف لا تزيد بأى حال عن ١٠ سم ، ولأنها ترتبط بالرياح الجنوبية الغربية لذا فإنها تقل كلما اتجهنا شمالا وتزيد على المرتفعات الداخلية وتقل على السواحل . ولذلك أيضا فان القسم الشمالى من البلاد يعانى من مشكلة الجفاف ، خاصة الأجزاء الساحلية المطلة على خليج عدن والذى يقع فى منطقة ظل المطر الصيفى ، ولذا لا يزيد متوسط كمية المطر الشتوى على هذا الساحل عن ٦ سم ، وإن كانت الأمطار الصيفية تتجمع فوق الحافة الشمالية لهضبة هود (٢٧٠٠ مترا) وتنساب الى الساحل الشمالى عن طريق عدد من الأودية الصحراوية ، وغالبا ما تتجمع على هيئة مياه جوفية يسهل الوصول اليها فى فصل المطر ، بينما يصعب ذلك فى فصل الجفاف لانخفاض منسوبها .

والقسم الجنوبى من البلاد يتميز نسبيا بوفرة موارد المياه المتمثلة فى مياه نهرى شبيلى وجوبا المنحدرين من الهضبة الأثيوبية تجاه الساحل الصومالى على المحيط الهندى . ولذا فإن كمية المياه فى النهرين تختلف باختلاف كمية الأمطار الساقطة فوق هضبة الحبشة . والملاحظ أن نهر شبيلى يكاد يجف فى يناير وفبراير ، وهو لا يصب فى

المحيط بل ينتهي بين السهول الرملية . أما نهر جوبا فيتميز نسبيا بقوة جريانه نتيجة لانحداره المباشر من فوق الهضبة ، فضلا عن قصر طوله .

ونتيجة لسيادة التربة الصحراوية وظروف الجفاف فى معظم أنحاء البلاد ، فإن الرعى يشكل النشاط الرئيسى فى البلاد ، حيث ان حوالى ٨٠٪ من السكان يعملون بهذا النشاط .[1] . فضلا عن أن المنتجات الحيوانية تشكل نحو ٧٠٪ من الناتج القومى . أما الزراعة فلا تساهم إلا بدور محدود للغاية فى الاقتصاد الوطنى ، حيث لا تزيد نسبة ما تساهم به فى الناتج القومى على ٥٪ (١٩٧٣)[2] ، ولا يشتغل بها سوى ١٠ ٪ من مجموع السكان[3] . ويرجع تدهور قطاع الزراعة الى أن الأراضى الزراعية لا تمثل سوى ١٠٪ من المساحة القابلة للزراعة والتى تعادل . ما يقرب من ٥ر١٧٪ من المساحة الكلية للبلاد[4] . وتتركز الزراعة المستقرة فى الجنوب حيث تزداد كمية المطر نسبيا وحيث تستغل مياه شبيلى وجوبا فى الرى الفيضى .

ونتيجة للظروف غير المواتية للزراعة فى الصومال فان المركب المحصولى محدود للغاية ، يعراوح بين الذرة الرفيعة . والقطن والفول والسمسم فضلا عن الموز الذى يعد المحصول الرئيسى للبلاد ، حيث يمثل نحو ٢٠٪ من جملة الصادرات .

وإذا كانت الزراعة المطرية تعانى من تذبذب الأمطار ونقصها فإن الزراعة الفيضية فى الجنوب تعانى كثيرا من الفيضانات المدمرة التى تعرض الأراضى للغرق ، مثلما حدث فى عام ١٩٦١ .

ولا شك أن اعتماد الاقتصاد القومى على الرعى والزراعة بصورتها التقليدية المعيشية يعرض البلاد لأخطار جسيمة وهزات اقتصادية عنيفة.ولعل من أفضل

---

(1) Somalia"Annuaire France Arab. - Chambre de Commerce France Arabe, 1975-76, pp. 260-272

(2) Ibid

(3) Somalia The Europa Year Book, 1978, pp. 1329-1339.

(4) Ibid.

الأمثلة على ذلك ، ما حدث عام ١٩٧٤ حين تعرضت البلاد والمنطقة لظروف جفاف شديدة أدت الى حدوث خسائر جسيمة فى الثروة الحيوانية ومجاعات خطيرة بين السكان . كما ترتب على ذلك الجفاف هجرة ما يقرب من ٢٠٠٠٠٠ صومالى من اقليم اوجادين إلى داخل الأراضى الصومالية [1] . ومع نهاية عام ١٩٧٥ أصبح عدد الصوماليين الذين يعيشون داخل معسكرات يقدر بحوالى ٧٠٠٠٠٠ نسمة .

وفى أعقاب هذا الجفاف الشديد الذى شهدته المنطقة قامت الحكومة باعادة النظر فى هيكل الاقتصاد الوطنى بهدف الحد من الاعتماد الكامل على الرعى التقليدى وذلك ضمن خطة خمسية (١٩٧٨/٧٤) لاصلاح الوضع الاقتصادى والاجتماعى فى البلاد . وكان من أبرز اهتمامات هذه الخطة توسيع نطاق الزراعة المستقرة بالتوسع فى مشاريع الرى ، كاقامة سد المقدس على نهر شبيلى الذى سيصيف للرقعة المزروعة حوالى ١٤٨٫٦٠٠ هكتارا . كما اهتمت الخطة بتحسين قطاع الرعى بالتوسع فى إنشاء المراعى النموذجية الخاصة بتربية الماعز والأغناء فى قسمايو ومزارع التسمين والعلف الخاصة بالماشية فى المنطقة الواقعة بين جوبا والحدود الصومالية – الكينية .

ولا شك أن ضعف الموارد الزراعية واعتماد الاقتصاد الصومالى على الرعى التقليدى كان أحد العوامل الرئيسية وراء اتجاه البلاد نحو النظام الاشتراكى منذ قيام ثورة اكتوبر ١٩٦٩ على اعتبار أن فلسفة النظام الاشتراكى تتناسب مع تقاليد النظام الرعوى التقليدى الذى يجعل الماء والكلأ ملكاً مشاعاً للجميع .

٢ – **الموارد المعدنية والطاقة** : حتى الآن لم تنته عمليات التنقيب إلى اكتشاف أى رواسب معدنية ذات قيمة اقتصادية للدولة باستثناء كميات محدودة من القصدير واليوارنيوم والحديد . ويعتبر القصدير هو المعدن الوحيد الذى يتم استخراجه بصورة تجارية بواسطة شركة بلغارية ، ويأتى الحديد بعد ذلك حيث يستخرج بالقرب من موجاديشيو .

(1) Somalia Arfica Contemproray Record, 1974-75, pp. 265-280.

وحتى عام ١٩٧٥ لم تكن عمليات التنقيب عن البترول فى المناطق الساحلية قد أسفرت عن أى اكتشافات بترولية . ولكن هناك دلائل تشير إلى وجود الغاز الطبيعى بالقرب من الحدود الصومالية – الاثيوبية وعلى الساحل بالقرب من رأس جردافوى . ومن هنا فان الصومال تعتمد كلية على استراد البترول من الخارج والذى يشكل ما يقرب من ٧ ٪ من جملة الواردات الصومالية (١٩٧٤)[1] ، مع التأكيد على ضعف استهلاك الطاقة بصفة عامة .

ونقص الموارد المعدنية والطاقة انعكس بالضرورة على ضعف دور قطاع الصناعة فى الناتج القومى ، حيث أن الصناعات القائمة فى البلاد تعتمد على الإنتاج الزراعى والرعوى ، مثل صناعة السكر وتعليب التونة واللحوم وحلج القطن وعصر الزيوت والصابون فضلا عن الصناعات الجلدية التى تتركز فى موجاديشيو وبراوة . ووفقا لتقديرات عام ١٩٧٠ فان عدد المشتغلين بالصناعة لا يزيد عن ٦٤٠٠٠ نسمة ، أى ما يوازى ٥ر٩٪ فقط من مجموع القوة العاملة التى يقدر مجموعها بحوالى ١٫٠٨٤٫٠٠٠ نسمة (١٩٧٠) .[2] .

٣ – النقل : على الرغم من استقامة الساحل والطبيعة القاحلة التى يتميز بها ، إلا أن ضعف الموارد الاقتصادية استلزم ضرورة الاتصال بالعالم الخارجى لسد العجز القائم .

ومن هنا يظهر النقل البحرى كعنصر حيوى هام بالنسبة لوجود الدولة حيث أن الاتصال بالعالم الخارجى يعنى الاستفادة بالموقع البحرى الهام لضرب الحصار الذى فرضه الموضع بموارده وإمكانياته المحدودة . وطبقا لإحصاءات عام ١٩٧٤ فان ما يقرب من ٩٢٪ من واردات الصومال جاءت من وراء البحار ، بينما لم تساهم الدول المجاورة للصومال إلا بنسبة ٨٪ من جملة هذه الواردات .

ويعد ميناء مقديشيو المنفذ البحرى الرئيسى للصومال وهو ميناء صناعى ساهمت فى تطويره الولايات المتحدة الامريكية ، بحيث أصبح ميناء الواردات

(1) The Europa Year Book, op. cit., p. 1334.
(2) Ibid.

الرئيسى فى البلاد . ويلى مقديشيو فى الأهمية ميناء قسمايو ، الذى يعد ميناء التصدير الرئيسى ، خاصة بالنسبة للموز الذى يساهم بنحو ١٩٫٨ ٪ من جملة الصادرات . ويعتبر ميناء بربرة من أهم موانى الصومال الشمالى المطل على خليج عدن ، ولذا فهو يعد ميناء التصدير الرئيس بالنسبة للاقليم الشمالى الذى يعتمد على الثروة الحيوانية .

وترتبط شبكة الطرق البرية فى الصومال بالمنافذ البحرية ارتباطا واضحا ويبلغ إجمالى أطوال هذه الطرق حوالى ١٧٢٢٣ كيلو مترا (١٩٧١) ، من بينها ١٠٥٣ كيلو مترا ، عبارة عن طرق أسفلتية ، وتتركز بصفة أساسية فى الصومال الجنوبى ، خاصة حول موجاديشيو وقسمايو ومركا . أما فى الصومال الشمالى فتنحصر الطرق البرية بين بربرة وبراو وهرجيسه . وقد بدأت الصين منذ منتصف السبعينات فى تمهيد الطريق الذى يربط بين بلدوين جنوبا وبراو شمالا والذى يبلغ طوله حوالى ١٠٤٥ كيلو مترا .

* * *

توضح بيانات الجدول رقم (١٥) أن الصومال تعانى نقصا واضحا فى الموارد المتاحة تدل عليه بيانات الميزان التجارى للبلاد ، الذى يسجل عجزا مستمرا ومتفاقما . وهذا العجز يرتبط حجمه بشكل رئيسى بقطاع الرعى والزراعة الذى يعتمد عليه الاقتصاد القومى اعتمادا يكاد يكون كاملا . ولأن هذا القطاع يعتمد على الأمطار ، فإننا نلاحظ أن العجز الذى سجله الميزان التجارى قد ارتفع بشكل واضح ما بين عامى ١٩٧٢ – ١٩٧٣ من ناحية وعامى ١٩٧٤ – ١٩٧٥ من ناحية أخرى ، وهى الفترة التى اشتد فيها الجفاف .

ولا شك أن ضعف موارد الدولة على هذا النحو الصارخ لابد أن يدفع بدولة مثل الصومال إلى الاعتماد على العالم الخارجى والدول الغنية لسد هذا النقص ودعم ميزان المدفوعات وهذا الاعتماد سواء بشكل أو بآخر يشكل نوعا من أنواع التبعية السياسية للدول الغنية التى تتولى تعويض الصومال عن مواردها المحدودة التى لا تصل الى حد الكفاف فى الظروف العادية .

ولأن الصومال لا تملك من الموارد سوى موقعها الاستراتيجي فإنها – تحت ضغط الحاجة – قد لا تجد مفرا من استغلال هذا الموقع القريب من المحيط الهندى وبحاره الهامشية لتعويض الدول الغنية التى لها مصالح فى المنطقة عما تقدمه من مساعدات أساسية للصومال . (انظر جدول : ١٥) .

جدول رقم (١٥)

الميزان التجارى (بالمليون شلن صومالى)

البيان	١٩٦٨	١٩٦٩	١٩٧٠	١٩٧١	١٩٧٢	١٩٧٣	١٩٧٤	١٩٧٥
الواردات	٣٣٩ر٨	٣٦٩ر٨	٣٢٢ر٢	٤٤٧ر٦	٥٢٣ر٩	٦٤٦ر٠	٨٩٨ر٦	٩٧٣ر٧
الصادرات	٢١٢ر	٢٣١ر٩	٢٢٤ر٣	٢٤٦ر٤	٢٩٨ر٤	٢٩٨ر٨	٣٩٠ر٦	٥٥٧ر٦
العجز	١٢٧ر٨	١٣٧ر٩	٩٧ر٩	٢٠١ر٢	٢٢٥ر٥	٣٤٧ر٢	٥٠٨ر٠	٤١٦ر١

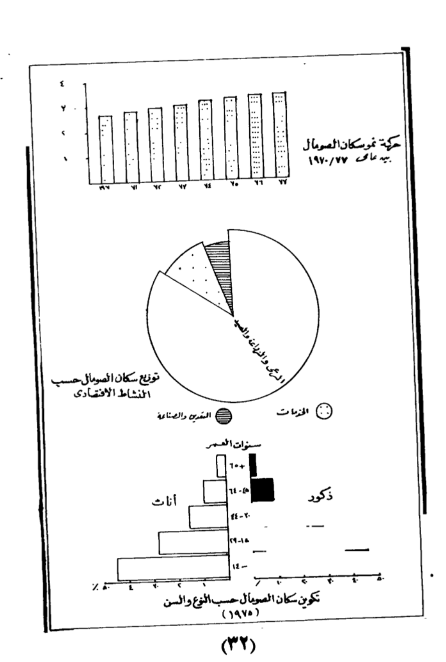
المصدر : Source: The Europa Yearbook, op. cit.

سكان المنطقة السياسية :

١ – حركة السكان : توضح بيانات الجدول (١٦) أن سكان الصومال قد زادوا خلال الفترة من عام ١٩٧٠ الى عام ١٩٧٧ بنحو ١٦ر٧٪ ، أى بمعدل زيادة سنوية يبلغ ٢ر٣٪ . وهو يعتبر من معدلات النمو المرتفعة التى تتمشى مع ظروف المجتمعات السكانية النامية .

ومعدل الزيادة المرتفع فى الصومال يرجع إلى عامل الزيادة الطبيعية . فمعدل المواليد يتميز بالارتفاع الصارخ حيث بلغ فى الفترة من ٧٠ – ١٩٧٥ حوالى ٤٧ر٢ فى الألف ، فى حين بلغ معدل الوفيات ٢١ر٧ فى الألف وهو معدل مرتفع أيضا ولكنه يترك فجوة كبيرة بينه وبين معدل المواليد ، ولذلك يتميز معدل الزيادة الطبيعية بالارتفاع ، حيث يبلغ حوالى ٢٥ر٥ فى الألف .

ولا يمكن إغفال عامل الزيادة غير الطبيعية فى التأثير على حركة نمو السكان بالصومال ، وإن كان فى نفس الوقت يصعب حصر هذا التأثير بصورة دقيقة . ويرجع هذا إلى الديناميكية التى تتميز بها الحدود البرية للصومال . فأزمة الجفاف


حركة نموسكان الصومال
بين عامى ١٩٧٠/٧٧
٤
٢
١
١٩٧
٧١
٧٢
٧٣
٧٤
٧٥
٧٦
٧٧
توزيع سكان الصومال حسب
النشاط الاقتصادى
الرعى والزراعة والصيد
الخدمات
التعدين والصناعة
سنوات العمر
+٦٥
٤٥-٦٤
٢٠-٤٤
١٥-٢٩
-١٤
أناث
ذكور
٪ ٥٠
٤
٢٠
٢
١
١٠
٢٠
٣٠
٤٠
٥٠
تكوين سكان الصومال حسب النوع والسن
(١٩٧٥)

(٣٢)

الشديدة التى شهدتها البلاد عام ١٩٧٤ أدت إلى ارتفاع معدل الوفيات بين السكان ، حيث قدر هذا العدد بحوالى ٤٠٠٠٠ نسمة ، ومع ذلك فإننا لا نلاحظ اختلالا فى حركة نمو السكان فى منتصف السبعينات ، وقد يرجع ذلك إلى نزوح عدد كبير من اللاجئين الصوماليين الى داخل البلاد أثناء هذه الأزمة ، حتى أن بعض المصادر الرسمية قدرت هذا العدد بنحو مليون نازح فى نهاية ١٩٧٨ [1] . (انظر جدول : ١٦) .

جدول رقم (١٦)

تطور عدد السكان فى الصومال (بالمليون)

١٩٧٠	١٩٧١	١٩٧٢	١٩٧٣	١٩٧٤	١٩٧٥	١٩٧٦	١٩٧٧
٢٫٧٩	٢٫٨٦	٢٫٩٤	٣٫٠١	٣٫٠٩	٣٫١٧	٣٫٢٦	٣٫٣٥

المصدر : **Demographic Yearbook, 1977,pp. 158-162, Table. 5**

٢ - تكوين السكان حسب النوع والسن : توضح بيانات الجدول رقم (١٧) أن الهرم السكانى للصومال لايختلف عن بقية دول المدخل من حيث درجات السلم الشديدة الانحدار ، ما بين قاعدة عريضة وقمة ضيقة ، فقاعدة الهرم تتميز بالارتفاع تمشيا مع ارتفاع معدل الوفيات بين الرضع والأطفال . أما الفئة الوسطى (١٥ - ٦٤) فهى تضم نحو ٥٢٪ من حجم السكان ، يتولون من الناحية النظرية مسئولية إعالة بقية السكان ، ولكن من الناحية العملية فإن مسئولية الإعالة تزيد عن ذلك ، نتيجة لضعف مشاركة المرأة وانضمامها للقوى العاملة ، حيث لا تزيد نسبة النساء العاملات عن ٣٠٪ (١٩٧٥) من مجموع القوى العاملة . أما قمة الهرم فهى تتميز بالضيق الشديد ، مما يدل على انخفاض متوسط العمر ، ويلاحظ أن قمة الهرم تضيق بصورة أوضح ناحية الذكور ، ويرجع ذلك إلى تحمل الرجل لأعباء الحياة الشاقة ومخاطرها فى مجتمع رعوى له ظروفه الخاصة القاسية .

---

(١) نجوى ابراهيم . المصدر السابق .

وفى مثل هذا المجتمع السكانى تواجه الدولة مشكلة رئيسية تتمثل فى نقص القوى العاملة التى يمكن الاعتماد عليها فى تنفيذ برامج التنمية ، خاصة وأن نسبة مشاركة المرأة فى العمل محدودة ، فضلا عن ارتفاع نسبة الأمية والتى تصل الى نحو ٩٥٪ وتدهور المستوى الصحى العام كظاهرة تميز المجتمع الصومالى . (انظر جدول : ١٧)

جدول رقم (١٧)

توزيع السكان حسب النوع والسن فى الصومال بالنسب المئوية (١٩٧٥)

النوع / السن	أقل من ١٤ سنة	١٥ -٢٩	٣٠-٤٤	٤٥-٦٤	٦٥ فأكثر
ذكور	٤٥٫٥	٢٨٫٥	١٥٫٣	٨٫٩	١٫٨
اناث	٤٤٫٦٠	٢٨٫٢	١٥٫٥	٩٫٥	٢٫٢

المصدر : **Source: Statistical Year Book for Arab Countries, 1877, p. 31**

ثالثا : دولة أثيوبيا

نشأة المنطقة السياسية :

ترتبط أثيوبيا تاريخيا بقيام أول دولة سياسية تتمثل فى مملكة اكسوم بشمال هضبة الحبشة ، التى ترجع الى القرن الأول الميلادى . وشعب هذه المملكة تكون من اختلاط الكوشيين والساميين الذين عبروا البحر الأحمر منذ فجر التاريخ المعروف .[1] وقد أصبحت هذه المملكة مسيحية فى عام ٣٥٠ وظلت محتفظة بمسيحيتها حتى بعد انتشار الإسلام فى الأراضى المنخفضة المحيطة بالهضبة المرتفعة ، خاصة من ناحية الشرق والجنوب .

ولا شك أن الطبيعة الجبلية التى تتميز بها هضبة الحبشة قد جعلت مسألة وجود سلطة مركزية مهيمنة على أنحاء الهضبة أمرا صعب التحقيق . ولذا ظلت

---

(١) عبد الملك عودة . أثيوبيا من الامبراطورية إلى الجمهورية الفيدرالية . - السياسة الدولية : العدد ٤٣ ، يناير ١٩٧٦ ، ص ص ٨٤ - ١٠٣ .

الهضبة مقسمة الى عدد كبير من الدويلات والممالك التى تفصل بينها الحافات الجبلية العالية أو الحوانق النهرية العميقة ، وكان من أبرزها مملكة تيجره فى الشمال ومملكة شوا فى الجنوب . بل إن الهضبة ظلت مقسمة إلى أقاليم تتمتع بالحكم الذاتى حتى بعد قيام الامبراطور منليك الثانى ملك شوا - بتوحيد الممالك الحبشية وتأسيس الامبراطورية الاثيوبية الحديثة فى أواخر القرن التاسع عشر.[1] .

وقد وصلت أثيوبيا إلى حدودها الحالية تقريبا فى عهد منليك الثانى (١٨٨٩ - ١٩١٣ م) ، وقد جاء ذلك فى أعقاب نجاح منليك الثانى فى تركيز السلطة فى العاصمة اديس ابابا والنزول من فوق الهضبة والتوسع على حساب السهول والأراضى المنخفضة التى تضم الشعوب الاسلامية والوثنية فى الشرق والجنوب الشرقى . ففى عام ١٨٨٩ ضمت اثيوبيا كلا من منطقة أوجادين وهود مقابل تعاونها مع انجلترا فى إخماد الثورة المهدية . أما اقليم اريتريا فلم يصبح جزءا من المنطقة السياسية للامبراطورية إلا فى عام ١٩٦٢ م ، فقد ظل هذا الاقليم مستعمرة ايطالية حتى عام ١٩٤١ م ، ثم احتلته بريطانيا عام ١٩٥٠ م . وفى عام ١٩٥٢ م فرضت الأمم المتحدة على الاقليم الاتحاد الفيدرالى مع أثيوبيا حتى عام ١٩٦٢م ، حيث قامت أثيوبيا باحتلال أريتريا عسكريا وألغت من جانبها الاتحاد الفيدرالى . وفى ديسمبر عام ١٩٧٤ م انتهى حكم الامبراطور هيلاسيلاسى آخر ملوك الأسرة السليمانية وأعلن قيام نظام جمهورى اشتراكى .

وتطور المنطقة السياسية لاثيوبيا ، يوضح أن معظم الحدود الحالية وصلت اليها الدولة عن طريق التوسع بالقوة وليس نتيجة لنمو الثقافة الاثيوبية فى مناطق التوسع فيأتى الضم بصورة تلقائية وليس بصورة اندفاعية مفتعلة . ولذلك فإننا سنلاحظ أن المنطقة السياسية الأثيوبية تضم الكثير من الأقليات المناوئة وتعانى من عيوب جيوبوليتيكية عديدة وصارخة أحيانا ، والتى تتمثل بوضوح فى النزعة

(1) Boateng E., op. cit., p. 229

الانفصالية لدى سكان اقليم اريتريا فضلا عن مشاكل الاقليات الصومالية القائمة على حدودها الشرقية والجنوبية الشرقية .

حدود المنطقة السياسية :

تشترك اثيوبيا فى حدودها البرية مع كل من جيبوتى والصومال وكينيا والسودان ويبلغ اجمالى طول هذه الحدود حوالى ١٥٦٤ كيلو مترا . فيما يتعلق بحدود اثيوبيا مع كل من جيبوتى والصومال فقد سبق تناولها ، وهى نموذج مكرر للحدود المصطنعة ، المفروضة على تكوينات قومية واقاليم اقتصادية متشابهة .

أما الحدود الاثيوبية - الكينية فيبلغ طولها ٧٨٤ كيلو مترا ، وهى حدود دولية تم تحديدها وتعيينها باتفاق بين بريطانيا واثيوبيا عام ١٩٤٧ م .[1]

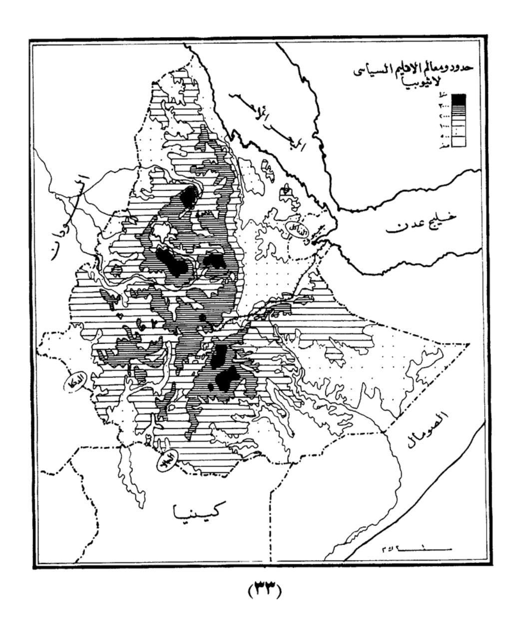
وخط الحدود يبدأ من ناحية الشرق من نقطة بالقرب من بلدة مانديرا الكينية Mandera ويسير تجاه الشمال الغربى مع نهر دوابالما لمسافة ١٤٤كم ثم ينحرف تجاه الجنوب الغربى فى خط متعرج حتى بلدة مويالى Moyale التى يطرحها داخل الأراضى الكينية ، ومن هناك يسير تجاه الغرب لمسافة ١٢٨ كيلو مترا ثم ينحرف إلى الشمال الغربى حتى يصل إلى بحيرة ستيفانى ، التى يمر بطرفها الجنوبى وهو فى طريقه تجاه الطرف الشمالى لبحيرة رودلف .

والحدود الاثيوبية - الكينية شأنها شأن معظم الحدود الافريقية عبارة عن خطوط هندسية ، باستثناء القطاع الشرقى الذى يتمشى مع نهر دوا بالما . وهى أيضا مفروضة على قبائل الجالا ، خاصة بالقرب من بحيرة رودلف غربا ، والحدود الكينية - الاثيوبية شرقا ، حيث تمتد عناصر الجالا على جانبى الحدود .

وعلى الرغم من تحفظات أثيوبيا إزاء حدودها مع كينيا ، خاصة فيما يتعلق بمطالبها فى الشريط الحدودى الذى يضم منطقة آبار جادا دوما Gada Duma[2] إلا أن الحـــدود الكينية - الأثيوبية تحظى بهدوء واستقرار نسبى ، ويرجع ذلك إلى أن أقساما كبيرة من قبائل الجالا فى هذه المنطقة قد تحولت عن الرعى

---

(1) Widstrand C op. cit., p. 187.
(2) Ibid, p. 184.


حدود ومعالم الاقليم السياسى لاثيوبيا
٣٠٠٠
٢٠٠٠
١٠٠٠
٥٠٠
صفر
البحر الأحمر
خليج عدن
السودان
الصومال
كينيا

المعيشي إلى الزراعة شبه المستقرة . إلى جانب هذا ، فإن تقارب الدولتين واتفاقهما على مبدأ قدسية الحدود القائمة فى مواجهة المطالب الصومالية قد ساعد على تجميد الخلافات الحدودية .

أما عن الحدود الأثيوبية – السودانية فيبلغ إجمالى طولها حوالى ٢٣٣٦ كيلو معرا . ويبدأ خط الحدود بين الدولتين من الطرف الشمالى لبحيرة رودلف متجها الى الشمال الغربى ، ومارا بين نهر اومو Omo شرقا ومستنقعات كبوين Kobowen غربا ، حتى يلتقى بنهى اكوبو Okobo. ويواصل الخط مسيرته تجاه الشمال الغربى حتى بلدة الكوبو ثم ينحرف تجاه الشمال الشرقى حتى يتقاطع مع نهر السوباط وينحرف الخط بعد ذلك إلى الجنوب الشرقى حتى يلتقى برافده بارو ومن نقطة الالتقاء يسير تجاه الشمال حتى شمال بلدة « بولفوديو» حيث ينحرف قليلا تجاه الشرق متقاطع مع النيل الأزرق ورافديه «الرهد والدندر» ثم الروافد العليا لنهر . . . العطبرة ونهر مارب Mareb ، حتى إذا أتى الشرق من بلدة تيمارين Timerein انحرف تجاه الشمال الشرقى حتى يصل الى رأس كسار على ســـاحل البحر الأحمر .

وعلى الرغم من أن خط الحدود الاثيوبية السودانية يتمشى مع السفوح الغربية والشمالية لهضبة الحبشة وعلى ارتفاع لا يزيد عن ١٠٠٠ معر تقريبا ، الا أنها ركائز تضاريسيه غير واضحة الفصل ، خاصة وان انحدار هضبة الحبشة تجاه سهول السودان أكعر تدرجا واعتدالا من بقية الاتجاهات ، ولا تبدو هذه الحدود واضحة المعالم الا حين تتمشى مع المجارى النهرية ، التى تتعامد كثيرا مع خط الحدود ولا تتمشى معه الا قليلا .

وخط الحدود بين أثيوبيا والسودان يمر داخل أراضى قبائل الدنكا التى تنتمى للجماعات النيلية المنتشرة إلى جنوب شرق السودان وغربى أثيوبيا ، وهى جماعات رعوية لذا يتعارض خط الحدود مع طابع الحركة الفصلية لهذه الجماعات . كما أن القطاع الشمالى من الحدود مفروض على قبائل الامهارا والجالا ، التى تنتشر على جانبى الخط بلا انقطاع .

وتتركز فرصة الاحتكاك بين أثيوبيا والسودان فى قطاعين ، أحدهما يتمثل فى قطاع الحدود الأريترية – السودانية الشمالى ، والثانى يتمثل فى قطاع الحدود بين الجنوب السودانى وأثيوبيا . أما القطاع الأول فيرتبط توتره بقيام السودان بدعم الثوار الاريتريين فى منتصف السبعينيات وفتح حدوده أمام اللاجئين الاريتريين . وقد ترتب على ذلك ان قامت الطائرات الاثيوبية عام ١٩٧٦ بقصف بعض القرى السودانية على الحدود بحجة ضرب الثوار اللاجئين ، وتصاعد الموقف الى حد حشد القوات على الحدود بين الدولتين ، واعلان اثيوبيا لحالة التعبئة العامة . وقد استقر الوضع نسبيا منذ عام ١٩٧٩م بعد أن تجاوزت العلاقات السودانية الأثيوبية مرحلة التوتر والخلافات ، وبعد اتفاق الدولتين فى مارس ١٩٨٠ على التعهد بقيام كل طرف بتزويد الطرف الآخر بالمعلومات المتعلقة بمسائل الحدود والقيام بعمليات مشتركة للتحكم فى عمليات التهريب فى المنطقة بالإضافة إلى تشجيع السياحة وزيادة حجم التبادل التجارى . كما ساعد على هدوء التوتر على الحدود قيام السودان بدور الوساطة بين أثيوبيا وثوار أريتريا . أما القطاع الثانى من الحدود والمرتبط بالجنوب السودانى فكان يستمد توتره من قيام اثيوبيا بدعم ثوار الجنوب السودانى الذين يطالبون بالانفصال عن السودان استنادا إلى التباين العرقى والثقافى والدينى القائم بين شمال السودان وجنوبه .[1] وقد استقر الوضع على هذا القطاع بعد قيام حكومة السودان بمنح الجنوب الحكم الذاتى .

وواضح أن الحدود البرية لاثيوبيا مصدر قلق وإزعاج ، ويتميز استقرارها بطبيعة مؤقتة نتيجة لعدم تمشى هذه الحدود فى أغلب قطاعاتها مع الظروف والحقائق الجغرافية والسياسية القائمة . ويضاعف من فرصة الاحتكاك بين اثيوبيا وجاراتها تميز هذه الحدود بالطول النسبى ، حيث ان كل كيلو متر من الحدود البرية لا يقابله سوى ١٣٫٩ كيلو مترا مربعا من المساحة .

أما الحدود البحرية لاثيوبيا فهى تتمثل فى الجبهة البحرية لإقليم أريتريا الذى قامت اثيوبيا بضمه بالقوة إلى إقليمها السياسى فى نوفمبر ١٩٦٢ . وقبل هذا

(1) Boateng E. op. cit., p. 231.

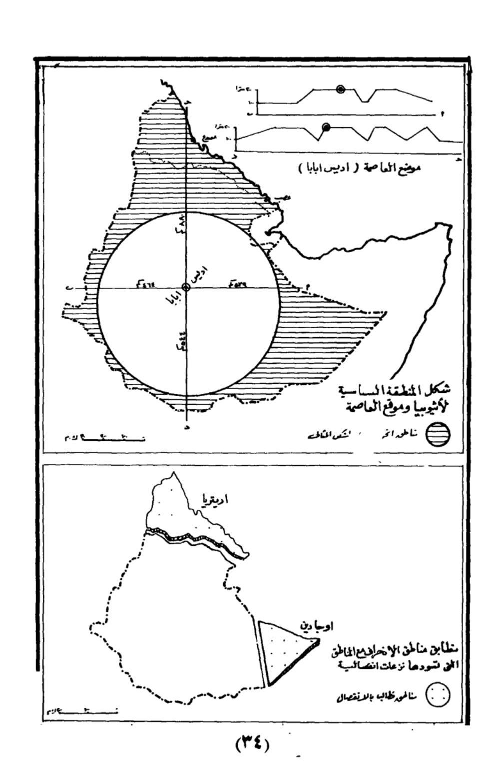
التاريخ كانت أثيوبيا مجرد دولة داخلية مغلقة Landlocked State ، ليس لها أى منافذ تطل منها على البحر الأحمر . وبضم إقليم أريتريا أصبح لديها جبهة بحرية تمتد من رأس دميرا جنوبا إلى رأس كسار شمالا ، ويبلغ طول هذه الجبهة حوالى ٩٥٠ كيلو معرا ، وتضم منفذين بحريين ، هما عصب ومصوع اللذان يمر من خلالهما الآن نحو ٧٨٪ من التجارة الخارجية لاثيوبيا وذلك بعد تطوير الميناءين بمساعدة الولايات المتحدة الأمريكية وإسرائيل والاتحاد السوفيتى .

مساحة وشكل المنطقة السياسية :

تقدر مساحة اثيوبيا بحوالى ٩٠٠ر٢٢١ر١ كيلو معرا مربعا ، ولذا فهى تعتبر من أكبر دول المدخل الجنوبى من حيث المساحة ، فضلا عن اشعراكها مع اليمن الشمالية فى التميز بالقدرة العالية نسبيا على الاستيعاب ، حيث ان معدل الكثافة العامة فى الدولتين يبلغ حوالى ٣٥ نسمة فى كل كيلو معر مربع .

وتأتى هذه القدرة العالية نسبيا التى يتمتع بها الاقليم السياسى لاثيوبيا على الرغم من الطبيعة الجبلية الغالبة ، فى الوقت الذى يضم الإقليم أجزاء تنخفض عن سطح البحر بنحو ١١٥ معرا كمنخفض الدناكل فإنه يضم أيضا أجزاء يتجاوز ارتفاعها ٤٥٠٠ معر كما هو الحال بالنسبة للكتل البركانية الضخمة التى تعلو الهضبة ، ككتلة سيمين التى يصل ارتفاع أعلى قممها إلى ٤٦٢٠ معرا . ولكن لاشك أن الارتفاع النسبى لقدرة المنطقة السياسية على الاستيعاب يرجع الى هذه الطبيعة الجبلية التى أدت الى تخفيف حدة حرارة العروض المدارية وزيادة كمية الأمطار التصاعدية ، فضلا عن التكوينات البركانية التى زادت من خصوبة العربة . ولذلك يمكن القول بأن قدرة المساحة السياسية لأثيوبيا على الاستيعاب تزيد كلما زاد الارتفاع نحو الداخل وتقل كلما قل الارتفاع تجاه الأطراف التى تسودها ظروف الجفاف .

وهذه المساحة الكبيرة لاثيوبيا تنتظم داخل شكل ململوم تغلب عليه صفة الاندماج ، هذه الصفة تتضح من التناسب الدقيق نسبيا بين المساحة وطول الحدود ، إذ أن كل كيلو معر مربع من المساحة يقابله ٥ر٢ معرا من طول الحدود .


موضع العاصمة (اديس ابابا)
اديس ابابا
شكل المنطقة السياسية لأثيوبيا وموقع العاصمة
مناطق انحراف عن الشكل المثالي
اريتريا
اوجادين
تطابق مناطق الانحراف مع المناطق التي تسودها نزعات انفصالية
مناطق تطالب بالانفصال

واقتراب الشكل من الاندماج لا ينفى وجود عيب فى شكل الدولة ، يتمثل فى مثلث اوجادين ، المغروس داخل منطقة سياسية أخرى . ويضاعف من هذا العيب النزعة الانفصالية التى تسود بين سكان هذا النتوء البارز وترمى إلى الانضمام للصومال .

وتكتمل فاعلية اندماج شكل الدولة بوقوع العاصمة (اديس ابابا) فى موقع جغرافى متوسط داخل المساحة السياسية ، الأمر الذى يضمن للعاصمة التحكم فى كافة أطراف الدولة بقدر متوازن ودائم . ويضاعف من سيطرة العاصمة وتحكمها موضعها فوق الهضبة ، وعلى ارتفاع يصل الى ٣٤٧٩ مترا فوق سطح البحر ، الأمر الذى يجعلها تشرف من موقع حاكم مرتفع على كافة انحاء المنطقة السياسية المترامية تحتها وحولها . علاوة على ذلك فان اديس ابابا تتمتع بفضل موقعها المتوسط وموضعها الجبلى الحصين بقدرة دفاعية عالية تجعلها فى مأمن من السقوط . ولعل هذه العوامل مجتمعة هى التى أدت الى احتفاظ اثيوبيا باستقلالها على مر العصور .

موارد المنطقة السياسية :

١ – التربة وموارد المياه : لقد ترتب على اتساع المساحة تعدد مماثل فى أنماط التربة ، نتيجة لتنوع مظاهر السطح ومناسيب الارتفاع وما يصاحب ذلك من تنوع مماثل فى توزيعات الحرارة والمطر والنبات .

ويمكن التمييز بصفة عامة بين نوعين رئيسيين من أنواع التربة . فهناك التربة الصحراوية الجافة التى تتميز بلونها الرمادى والسمك المحدود الناتج عن قلة المياه السطحية وضعف الغطاء النباتى ، فضلا عن افتقارها للمواد العضوية والازوتية . وتنتشر نطاقات هذه التربة على ساحل اريتريا ومنخفض الدناكل وهضبة اوجادين شرقا والجالا جنوبا ، أى أن نطاقات هذه التربة تنتشر بصفة عامة فى شرق وجنوب شرق اثيوبيا .

والنوع الثانى من التربة يتمثل فى التربة الحمضية البركانية السميكة التى تتراوح درجة خصوبتها بين الجيد والمتوسط . وتنتشر نطاقات هذه التربة فوق مرتفعات الهضبة وعلى السفوح الغربية المتدرجة .

أما موارد المياه فى أثيوبيا فهى تعتمد على الأمطار الموسمية التى يختلف توزيعها على أنحاء المنطقة السياسية حسب توزيع التضاريس . فهناك فصلان للمطر . أحدها يمتد طوال شهور يونيو – يوليو – أغسطس ، وهو فصل المطر الغزير الذى يشمل معظم أنحاء البلاد تقريبا ، أما الفصل الثانى فيمتد خلال شهور ديسمبر – يناير – فبراير ، وهو فصل المطر القليل الذى تنحصر أمطاره فوق المرتفعات الوسطى ، لذلك يصل متوسط الأمطار فوق الهضبة إلى نحو ١٢٠ سم سنويا ، فى حين لا يزيد هذا المعدل فى الأجزاء الشرقية عن ١٠ سم . ويبدو تأثير عامل الارتفاع واضحا حين نقارن بين مصوع على ساحل اريتريا مباشرة ومدينة اسمره الواقعة على ارتفاع ٢٣٠٠ متر على نفس خط العرض تقريبا ، فمتوسط المطر السنوى فى الأولى يصل الى ٢٠ سم ، بينما يصل فى الثانية الى ٤٥ سم .

وتلعب التضاريس دورا هاما فى توزيع مياه الأمطار على سطح الاقليم السياسى فهضبة الحبشة المترامية الأطراف والتى تزيد نصف مساحتها عن الفى متر فوق سطح البحر . تنحدر بصفة عامة تجاه سهول السودان عبر مجارى نهرية عديدة تتمثل فى انهار عطبرة والنيل الازرق والسوباط ، بينما أصبحت الأجزاء الشرقية والجنوبية الشرقية من المرتفعات الوسطى تعيش ظروف جفاف أو شبه جفاف ، معتمدة على ما يسقط عليها مباشرة من أمطار .

وفى ظل ظروف التربة وموارد المياه ، فإن إجمالى الأراضى القابلة للزراعة فى أثيوبيا بما فيها الأراضى القابلة للتحريج والمراعى – تبلغ نحو ٨٧٫٣٩٠٫٠٠٠ هكتار[1] أى ما يوازى ٧٠٪ من جملة الأراضى الاثيوبية . أما الأراضى المنزرعة بالفعل فلم تزد مساحتها عن ١٣٫٧٣٠٫٠٠٠ هكتارا عام ١٩٧٥ ، أى ما يوازى

(1) "Ethiopia: Introductory Survey" The Europa Year Book, 1978, pp. 340- 361.

٩ر١٤٪ من جملة الأراضى القابلة للزراعة ، وحوالى ٢ر١١٪ من مساحة البلاد .

ونتيجة لتعدد مظاهر السطح وما يرتبط به من اختلافات أخرى فى التربة والحرارة والمياه ، فان المركب المحصولى يتميز بالتنوع الواضح . وتأتى الحبوب الغذائية على رأس قائمة المحاصيل وتشمل بترتيب المساحة تنازليا كلاً من الشعير ، الذرة ، القمح والشوفان . وباستثناء الذرة فان غالبية الحبوب الغذائية تزرع على ارتفاعات تتراوح بين ١٨٠٠ و ٣٠٠٠ متر ، بينما يزرع الذرة فى المناطق المنخفضة الحارة القليلة المطر ، كسهل الدناكل وهضبة الجالا فى الجنوب . ولا يشمل المركب المحصولى من المحاصيل النقدية سوى البن والقطن ، حيث يعتبر البن من محاصيل التصدير الرئيسية فى البلاد ، حيث ساهم عام ١٩٧٢ م بنحو ٤ر٧٩ مليون دولار أمريكى أى ما يوازى ٩ر٤٧٪ من إجمالى قيمة الصادرات الاثيوبية .[1] وتكاد تتركز زراعة البن فى جنوب غرب اثيوبيا فى ولايات جامو وكافا وسيدامو ، حيث تتوفر التربة البركانية الخصبة والامطار الغزيرة نسبيا والموزعة على معظم فصول السنة بما فى ذلك مواسم الجفاف .

ووفقا لتقديرات عام ١٩٧٥ م ، فإن مساحة المروج والأعشاب قد بلغت ٦٤٨٠٠٠٠٠ هكتارا أى ما يوازى ٥٣٪ من جملة مساحة البلاد . لذلك فإن الإنتاج الحيوانى يساهم بدور بارز فى توفير الغذاء السكانى . وتتركز المراعى فى المناطق المنخفضة كسهل الدناكل وهضبة أوجادين فى الشرق والجالا فى الجنوب ، فضلا عن المناطق المرتفعة التى يزيد منسوبها عن ٣٠٠٠ متر تقريبا ، وان كانت حيوانات هذه الجهات المرتفعة تتميز بالهزال بصفة عامة نتيجة لتركز الأمطار فى فصل واحد مما يقلل من نسبة الأملاح المعدنية فى الحشائش .

وطبقا لتقديرات منظمة الأغذية العالمية لعام ١٩٧٦ م[2] ، فإن المركب الحيوانى لأثيوبيا يشمل من الرؤوس : ٤٩ر٠٢٨ر٠٠٠ ماعز وأغنام ،

(1) "Ethiopia" Encyclopaedia of the Natins, Africa, vol. 2 op. cit., pp. 91-98.
(2) The Europa Year Book, op. cit.

٩٢٤٥٫٨٠٠ر٢٠ جاموس وابقار ، ٠٠٠ر٥١٠ر١ خيول ، ٠٠٠ر٩٦٠ ابل .
الى جانب ٠٠٠ر٣٠٠ر٥١ من الطيور الداجنة .

وقد بلغت قيمة ما ساهمت به الثروة الحيوانية والانتاج الحيوانى فى صادرات البلاد حوالى ٧ر٢٠ مليون دولار أمريكى ، أى ما يوازى ار١٢٪ من إجمالى قيمة الصادرات عام ١٩٧٢ م .[١] . وطبقا لتقديرات عام ١٩٧٠ م[٢] فإن حوالى ٢ر٨٤٪ من جملة القوى العاملة يشتغلون بقطاع الزراعة والرعى والصيد والغابات . وعلى الرغم من ارتفاع هذه النسبة فإن ما يساهم به هذا القطاع فى الناتج القومى لم يتعد ١ر٤٧٪ عام ١٩٧٢ م وحوالى ٤ر٤٨٪ عام ١٩٧٣ م . وقد يرجع ذلك الى الطبيعة التقليدية المعيشية التى تميز هذا القطاع .

٢ – **الموارد المعدنية والطاقة** : تعانى اثيوبيا كبقية دول المدخل الجنوبى نقصا حادا فى الموارد المعدنية . فباستثناء الذهب والاملاح لا توجد رواسب معدنية ذات قيمة اقتصادية حتى الآن .

فيما يتعلق بالذهب فهو يستخرج من أماكن متفرقة عند مكاشف الصخور البلورية على السطح وفى بعض قيعان المجارى النهرية ، بعد أن تنحت المياه التكوينات الرسوبية وتصل الى الصخور القاعدية . ولذا تنتشر مناطق استخراج الذهب فى الولايات الغربية من الهضبة ، خاصة فى ولاية اليوبابور فى الجنوب الغربى . وقد حدث تدهور فى إنتاج الذهب الاثيوبى ، حيث انخفض الناتج من ٧٩١ كيلو جرام عام ١٩٧٣م الى نحو ٤٩٠ كيلوجرام فقط عام ١٩٧٤م[٣]

أما الأملاح فيجرى استخراجها وتعدينها فى كل من مصوع وعصب ، وبالقرب من البحيرات الاخدودية الداخلية . أما الملح الصخرى فيجرى استخراجه وتعدينه فى أماكن متفرقة من منخفض الدناكل . ويزيد إنتاج أثيوبيا

---

(1) Encyclopaedia of the Nations, op cit.
(2) Ibid.
(3) The Europa Year Book, op. cit.

من الأملاح سنويا عن ٢٠٠ ألف طن معرى[1] ، وإن كان يلاحظ أيضا انخفاض هذا المعدل فى السنوات الأخيرة .

وقد جرى مؤخرا اكتشاف رواسب للفضة فى دبارو Debarwa فى اقليم أريتريا ، ولكن توقفت عملية إنتاجه التى بدأت عام ١٩٧٥ م بعد تجدد اشتعال الحرب الأريترية .

وبالنسبة للطاقة ، فقد تم عام ١٩٦٩ م اكتشاف بعض حقول للغاز الطبيعى أمام الساحل الأريترى وأخرى فى صحراء أوجادين . وتواجه عملية استغلال هذا الغاز صعوبات نتيجة لتدهور الأوضاع الأمنية فى هذه المناطق .

وتعتمد اثيوبيا على الطاقة الكهرومائية اعتمادا رئيسيا ، حيث تشكل هذه الطاقة ما يقرب من ٨٩٪ من مجموع الطاقة الكهربائية التى تعتمد عليها أثيوبيا ، فقد بلغ حجم هذه الطاقة عام ١٩٧٤م نحو ٣٨٩٫٥ مليون كيلووات[2] . ويتم توليد هذه الطاقة حاليا من الخزان المقام على مدخل بحيرة تانا .

ولا شك أن ضعف الموارد المعدنية وضعف استغلال الطاقة الكهرومائية الهائلة المتاحة لاثيوبيا قد أضعف من دور قطاع الصناعة فى النشاط الاقتصادى ، حيث أن نسبة من يعملون فى قطاع الصناعة والتعدين لم تزد عن ٥٫٨٪ من جملة القوى العاملة عام ١٩٧٥ م . ولذا تعتمد الصناعة القائمة فى اثيوبيا على الموارد الزراعية والحيوانية كالبيرة والكحوليات والمكرونة وتكرير السكر وتعليب اللحوم فضلا عن بعض الصناعات التحويلية الأخرى كالأسمنت والمنسوجات والألياف الصناعية والمنتجات البترولية .

٣ - النقل : يلعب النقل البحرى دورا هاما فى ربط أثيوبيا بالعالم الخارجى ، إذ بلغ حجم البضائع التى تم نقلها الى داخل اثيوبيا عن طريق البحر ما يقرب من ١٫٠١٤ مليون طن معرى عام ١٩٧٤ م ، بينما بلغ حجم البضائع

---

(1) Ibid.
(2) Encyclopaedia of the Nations, op. cit.

التى تم نقلها الى خارج اثيوبيا فى نفس العام ما يقرب من ٦٨١٠٠٠٠ طن مترى .[1]

ويعتمد النقل البحرى على ثلاثة منافذ بحرية ، تتمثل فى كل من ميناء جيبوتى وعصب ومصوع . وحتى منتصف السبعينيات كانت التجارة الخارجية لأثيوبيا تعتمد بصفة أساسية على ميناء جيبوتى ، تم تحول الاعتماد الأساسى إلى عصب ومصوع نتيجة لبعض الظروف السياسية وبعد تطوير موانئ اريتريا .

وترتبط شبكة الخطوط الحديدية بالمنافذ البحرية الثلاثة ارتباطا واضحا . فهناك الخط الحديدى الرئيسى الذى يربط ميناء جيبوتى بالعاصمة أديس ابابا ، ويبلغ طوله داخل الأراضى الأثيوبية حوالى ٧٨٢ كيلو مترا من بين ٨٨٠ كيلو مترا تمثل الطول الإجمالى للخط الحديدى . وهناك خط آخر يبلغ ٣٠٦ كيلو مترات يربط مصوع بكل من اسمره واجوردات .

أما الطرق البرية فهى ترتبط بصورة واضحة بالعاصمة نظرا لثقلها السياسى والديموجرافى فضلا عن موقعها المتوسط من جسم الدولة مما يجعلها نقطة ارتكاز لخطوط المواصلات والحركة . ويبلغ مجموع أطوال شبكة الطرق البرية الرئيسية حوالى ٨٫٩٢٨ كيلو متر[2] . وهى تمثل الطرق الصالحة للاستخدام طوال العام وكثافة هذه الطرق الدائمة تعادل ما يقرب من سبعة أمتار لكل كيلو مترا مربع من المساحة الكلية .

ولا شك أن كثافة الطرق الرئيسية على هذا النحو تجعل من شبكة الطرق نقطة ضعف فى جسم الدولة وتعكس تخلفا واضحا فى قطاع النقل والمواصلات يؤثر بصورة سلبية على اقتصاد الدولة . بل إن بعض المصادر[2] تشير إلى أن نصف إنتاج أثيوبيا الاقتصادى يتم نقله على ظهور البغال التى يبلغ عددها نحو ١٫٤٢٠٫٠٠٠ بغلا (١٩٧٦) ، أى أن معدل انتشارها على الطرق الرئيسية يبلغ ١٥٩ بغلا على كل

(1) The Europa Year Book. op. cit.
(2) Encyclopaedia of the Nations. op. cit.,
(3) Ibid.

كيلومتر من الطرق ، وحوالى ٦٠ بغلا على كل كيلو متر من اجمالى شبكة الطرق الرئيسية والثانوية ، التى يبلغ مجموع أطوالها ٢٣٫٤٠٠ كيلومترا .

* *

مما تقدم يمكن القول بأن المنطقة السياسية لأثيوبيا تعانى كبقية دول المدخل الجنوبى من ضعف الموارد المتاحة وهو الأمر الذى يعكسه الميزان التجارى للبلاد (جدول رقم ١٨) الذى يسجل عجزا مستمرا نتيجة لاتساع الفارق بين الصادر والوارد .

وهذا العجز القائم يرتبط إلى حد بعيد بقطاع الزراعة الذى يعتمد عليه الاقتصاد القومى اعتمادا رئيسيا . ولأن الزراعة فى أثيوبيا عبارة عن زراعة مطرية لذلك اشتد تأثرها بأزمة الجفاف التى شهدتها المنطقة لفترة طويلة واشتدت حدتها فى عام ١٩٧٤ م ، ولذا نلمح زيادة فى العجز عام ١٩٧٥ م بصورة لم يسبق لها مثيل .

ولا شك أن هذا الجفاف كان أحد العوامل الرئيسية التى عجلت بالإطاحة بنظام الامبراطور هيلاسيلاسى ، الذى كانت أسوده تأكل اللحوم فى الوقت الذى كان فيه سكان بعض المناطق يشنقون أنفسهم على الشجر اليابس أو يلقون بأنفسهم تحت عجلات الشاحنات مفضلين الموت بهذه الطرق على الموت جوعا .

ولا شك أيضا أن الثورة بعد انقضاء ست سنوات من قيامها لم تستطع أن تمنع المجاعات التى قامت بهدف القضاء عليها حيث لم يكن مشروع الاصلاح الزراعى الذى اعلنته عام ١٩٧٥ م بمعاونة الروس والكوبيين كافيا لاصلاح المسار الاقتصادى . ومن هنا يمكن القول بأن استمرار نظام الحكم القائم فى اثيوبيا يظل محفوفا بالمخاطر طالما لا زال هناك شعب جائع . (انظر جدول : ١٨) .

جدول رقم (١٨)

الميزان التجارى فى اثيوبيا بملايين البيرات(٠)

البيان	١٩٧٠	١٩٧١	١٩٧٢	١٩٧٣	١٩٧٤	١٩٧٥	١٩٧٦
الصادرات	٣٠٥ر٨	٣١٤ر١	٣٨٤ر٢	٥٠٣ر٢	٥٦٥ر٢	٤٩٧ر٩	٥٨٠ر٦
الواردات	٤٢٩ر١	٤٦٩ر٥	٤٣٥ر٦	٤٤٨ر٢	٥٩٠ر٢	٦٥٦ر١	٧٣٦ر٥
الميزان	-١٢٣ر٣	١٥٥ر٤	-٥١ر٤	+ ٥٥(*)	- ٢٥	.١٥٨ر٢	١٥٥ر٩

المصدر : Source: The Europa Yea Book, p. 354.

سكان المنطقة السياسية :

١ - حركة السكان : توضح بيانات الجدول رقم (١٩) أن عدد سكان اثيوبيا قد زاد خلال الفعرة من عام ١٩٧٠ م الى عام ١٩٧٧ م بنحو ١٤ر٨٪ وبمعدل زيادة سنوى يعادل ٢ر١٪ .

وهذا المعدل المرتفع الذى ينمو به سكان المنطقة السياسية يرجع الى عامل الزيادة الطبيعية بين هؤلاء السكان ، التى تتميز بالارتفاع المتناسب مع المجتمع الأثيوبى كمجتمع زراعى تقليدى . فمعدل المواليد بلغ خلال الفعرة ٧٠ - ١٩٧٥ حوالى ٤٩ر٤ فى الألف بينما بلغ معدل الوفيات ٢٥ر٨ فى الالف وهى تعتبر من أعلى معدلات الوفيات بين دول المدخل الجنوبى الخمس ، كما تأتى اثيوبيا فى المرتبة التالية بعد اليمن الشمالية من حيث معدل الوفيات بين الأطفال ، حيث يصل هذا المعدل الى ٨٤ر٢ فى الألف . ولاشك أن ارتفاع معدل الوفيات يرجع الى ارتفاع نسبة الامية (٩٠٪) وانخفاض مستوى الوعى الصحى والخدمات الصحية حيث أن كل ٧٣ر٤١٤ نسمة من السكان يقوم بخدمتهم طبيب واحد . ولذلك نلاحظ أن متوسط عمر الفرد فى أثيوبيا لا يزيد عن ٣٩ سنة ، يضاف إلى ذلك أن اعتماد الزراعة والرعى على الأمطار يؤدى إلى حدوث مجاعات تعرك

---

٠) البير Birr : العملة الاثيوبيةالتر حلت عام ١٩٧٦ محل الدولار الاثيوبى وهى تعادل نحو ١٠٠ سنت .

• يشمل هذا الرقم البضائع التى أعادت أثيوبيا تصديرها لحساب مناطق أخرى .

آثارها السيئة على الإنسان والحيوان على حد سواء ، وعلى سبيل المثال ، فإن المجاعات الأخيرة التى صاحبت الجفاف (٧٣ - ١٩٧٤ م) أدت إلى انتهاء حياة ما يقرب من ٦٠ر٠٠٠ نسمة فى مقاطعة هرر وحدها الى جانب القضاء على ٨٠٪ من الحيوانات .[1] (انظر جدول : ١٩) .

جدول رقم (١٩)

تطور عدد السكان فى أثيوبيا (بالمليون نسمه)

١٩٧٠	١٩٧١	١٩٧٢	١٩٧٣	١٩٧٤	١٩٧٥	١٩٧٦	١٩٧٧
٢٤ر٦٣	٢٥ر٢٥	٢٥ر٨٩	٢٦ر١٩	٢٦ر٧٨	٤٧ر٤٧	٢٨ر١٩	٢٨ر٩٣

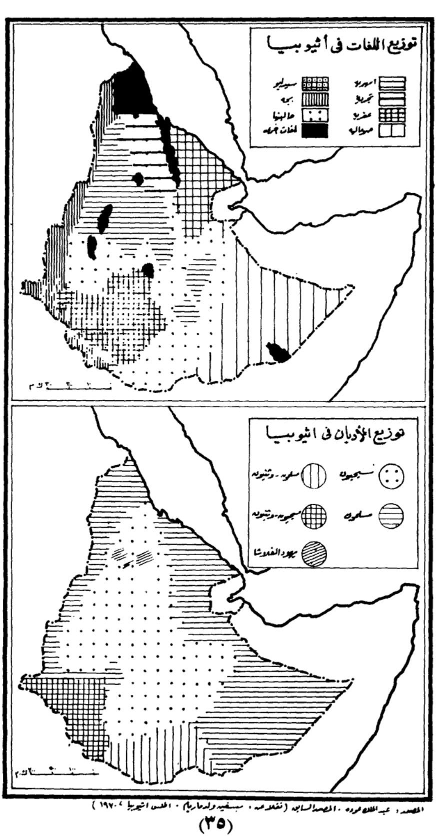
المصدر : Source: Demographic Year Book, 1977, pp. 157-162, Table. 5

وكما هو الحال بالنسبة لكل دول المدخل الجنوبى ، فإن النمو السريع للسكان كان يمكن أن يحتسب كأحد جوانب القوة فى الجغرافيا السياسية لأثيوبيا ، إلا أن الزيادة هنا تعنى زيادة الفجوة القائمة بين عدد السكان والموارد المتاحة للمنطقة السياسية . فالزيادة السكانية فى حالة أثيوبيا تعنى زيادة التحميل على طاقة استيعاب المنطقة السياسية ، وزيادة نسبة السكان الذين ينبغى إعالتهم .

٢ - تكوين السكان حسب العرق والديانة واللغة : تضم أثيوبيا داخل حدودها خليطا معقدا ومتنافرا من الأعراق والأديان واللغات . هذا الخليط يرجع بالدرجة الأولى إلى نزول الحبشة من قلعتها الجبلية الحصبة والمتجانسة نسبيا إلى السهول المحيطة بها من الشرق والجنوب فضمت إلى حدودها السياسية إقليم الدناكل فى أريتريا ومنخفض العفر وإقليم الصوماليين فى هود وأوجادين وإقليم الجالا فى هضبتهم جنوبا . وبهذا أصبحت هضبة الحبشة كنواة كثيفة محاطة بحلقة من الأقاليم المضمومه الواسعة فتحولت فى النهاية إلى دولة مختلطة .

وتضم أثيوبيا حاليا ما يقرب من ٧٠ مجموعة عرقية ، تتمثل بصفة أساسية فى

(1) Ethiopia "Africa Contomperoray Record, 1975-76, pp. B. 186-B. 214



المصدر : عبد الله عروه . المصدر السابق (نقلا عن : مسفين ولد ماريام . اطلس اثيوبيا ١٩٧٠)

(٣٥)

عدة مجموعات رئيسية ، فهناك مجموعة الأمهريين والتيجريين الذين يشكلون ما يقرب من ٣٥٪ من السكان ، ومعظمهم يركز فى الشمال والوسط ، وهم يرجعون الى أصول سامية ، ويؤلفون الطبقة الارستقراطية الحاكمة فى البلاد . وهناك مجموعة الجالا Galla الذين يشكلون ما يقرب من ٤٠ ٪ من مجموع السكان ويتركزون فى الجنوب وعلى السفوح الدنيا فى الوسط وعلى الحدود الغربية للمنطقة السياسية توجد عناصر «الشانجالا» الذين يشكلون ما يقرب من ٦ ٪ من السكان . ونفس هذه النسبة يشكلها الصوماليون والدناكل الذين يتركزون فى الأقاليم الجافة الشرقية والجنوبية الشرقية . علاوة على ذلك تنتشر القبائل النيلية على الحدود السودانية فى الركن الجنوبى الغربى من البلاد ، كما توجد قبائل الفلاشا أو اليهود السود الذين يعيشون فوق كتلة سيمين جنوبى تيجره ، وقبائل البجة فى الطرف الشمالى من البلاد ، وقبائل أجايو Agau فى وسط الهضبة ، فضلا عن مجموعة قبائل سيدامو على السفوح الجنوبية لهضبة الحبشة . وهى تعتبر من أقدم المجموعات والعناصر التى ظهرت فى الاقليم .

ويضاف إلى هذا الخليط العرقى مجموعات من الأقليات والجاليات التى تضم اليمنيين والأرمن واليونانيين والإيطاليين والهنود ، والذين يقدر عددهم بحوالى ٥٠,٠٠٠ نسمة (عام ١٩٧١م) .[1] .

وداخل الحدود الاثيوبية هناك ما يقرب من ١٤٠ لغة ولهجة[2] تتحرك بها الألسنة ، ومعظم هذه اللغات واللهجات تنتمى الى الشعبة السامية والحامية التى تتفرع من مجموعة اللغات الأفرو آسيوية . والى هذه المجموعة تنتمى لغة الجيز Ge'ez ، وهى اللغة التى تستخدم فى الطقوس المسيحية الأثيوبية . ومن هذه اللغة تتفرع اللغة الأمهرية التى يتحدث بها الأمهريون والتيجريون – وهما الشعبان المسيحيان الاصليان فى البلاد[3] – وهى اللغة الرسمية للبلاد . وتسود اللغة

(1) Encyclopaedia of the Nations, op. cit.,
(2) Ibid.

(٣) عبد الملك عودة ، المصدر السابق .

التيجرنيةفى اريعريا بينما تسود لغة التيجرى Tigre فى الطرف الشمالى فقط من اريتيريا . وتستخدم اللغة العربية فى المقاطعات الشرقية والشمالية ، أما اللغة الهررية فتستخدم فى مقاطعة هرر فى الجنوب الشرق . وفى الجنوب تنتشر لغات الجالا ، سيدامو ، البجة ، الجالينيا والصومالية بالاضافة الى ذلك هناك اللغات واللهجات النيلية المتعددة فى الجنوب الغربى .

وأثيوبيا تكاد تكون مجمعا للأديان ، فالمسيحية – وهى الديانة الرسمية – تنتشر فوق الهضبة ويدين بها على وجه الخصوص الامهريون والتيجريون . أما الدين الاسلامى فينتشر على معظم سفوح الهضبة وفى الأجزاء الشرقية من البلاد . أما الوثنيون الذين تتراوح نسبتهم بين ٥ – ١٥٪ فينتشرون فى أجزاء متفرقة ، فهم يتداخلون مع المسيحين فى القسم الجنوبى الغربى ومع المسلمين فى هضبة الجالا جنوبا . كما توجد الديانة اليهودية بين الفلاشا فى وسط الهضبة

ولا شك أن هذا التعدد العرقى واللغوى والدينى يخلق تناقصات واختلافات لا يستهان بعمقها وتأثيرها على القيم والعلاقات والتقاليد بين سكان المنطقة السياسية ، الأمر الذى يضعف من قدرة الدولة على الاحتفاظ بتماسكها القومى .

ومما تقدم يتضح أن التوسع السياسى الحديث للدولة الحبشية قد أدى الى التعدد العرقى واللغوى والدينى المتنافر داخل جسم الدولة ، وهو الأمر الذى يشكل نقطة ضعف خطيرة تهدد استمرار كيان الدولة وتماسكها ، وإن هذا التوسع المبالغ فيه قد أدخل فى جسم الدولة أقليات مناوئة تشعر بهويتها الذاتية وتؤمن بحقها فى تأكيد هذه الهوية بالانفصال وتحقيق الذاتية .

ويضاعف من تأثير الآثار السلبية الناجمة عن هذا الخليط المعقد فى البلاد ، أن المسيحين الأمهريين يشكلون طبقة فوقية تتمتع بامتيازات شتى وتسيطر على معظم المراكز القيادية والسياسية العليا فى البلاد ، وهو الأمر الذى من شأنه أن يزيد من حدة النزعات الانفصالية لدى الأجزاء المضافة بالقوة الى جسم الدولة . ويذكر فى هذا الصدد – على سبيل المثال – أنه على الرغم من أن الثورة الاريعرية انطلقت أساسا من بين صفوف المسلمين الأريعريين فإنها ما لبثت بعد

ذلك بفترة أن ضمت بين صفوفها المسيحيين الأريتريين• بعد أن كانوا فيما مضى يشكلون القوات الخاصة التى قاومت بها اثيوبيا الثوار فى أيتريا . وقد جرى هذا التحول لعدة أسباب كان من بينها قيام السلطات الأثيوبية بمنع تدريس اللغتين الرسميتين فى اريتريا وهما العربية والتيجرينية ، لتحل محلها اللغة الأمهرية . فقد كان المسيحيون الأريتريون يعتقدون بأن ثقافتهم ودينهم وسيادتهم ستصبح أكثر ازدهارا وقوة فى ظل حماية اديس ابابا المسيحية خاصة وأن السلطات الاثيوبيه عمدت إلى الاستيئثار بالمراكز العليا فى الإدارة الاريتريه ، واتباع سياسة التميز العرقى دون اعتبار للدين الذى يجمعهم بالمسيحين الأيتريين . وقد تأكدت هذه النزعة العرقية حين تمت الإطاحة بالجنرال (أمان عندوم) – الأريترى الأصل – عن رئاسة مجلس الثورة الذى أسقط النظام الامبرطورى عام ١٩٧٤ م .

– **توزيع السكان** : توضح بيانات الجدول رقم (٢٠) أن هناك تفاوتا فى توزيع السكان على أنحاء المنطقة السياسية حيث يلاحظ تركز السكان بكثافة فى وسط الهضبة مع ضعف فى الكثافة كلما بعدنا عن المركز تجاه الأطراف .

وتزداد الكثافة فى الوسط نتيجة لعدة ظروف طبيعية تميز قلب البلاد . فالظروف المناخية أكثر ملاءمة للاستيطان البشرى فالارتفاع النسبى فى قلب الهضبة أدى الى الحد من حرارة العروض المدارية المرتفعة بحيث يراوح متوسط الحرارة بين ١٦ و ٢٠ م ، والى ما تحت الصفر بالنسبة للقمم الشاهقة الارتفاع . كما أن عامل الارتفاع النسبى يؤدى إلى زيادة كمية الأمطار التصاعدية فى وسط الهضبة بحيث يصل متوسط المطر السنوى إلى نحو ١٢٠ سم . يضاف إلى ذلك

• تشير بعض المصادر إلى أن هذا التحول جاء بعد الانتصارات التى حققها الثوار المسلمون حتى لا ينفرد المسلمون بالسلطة فى البلاد إذا تم الاستقلال ، كما يمكن القول بأن هذا التحول جاء بهدف اضعاف روح الجهاد بين المسلمين وتفتيت القيادة بتعدد اتجاهاتها ومذاهبها . يمكن مراجعة :

– محمد سعيد البارودى . أصول المشكلة الارتيرية ومستقبلها . – بحث مقدم للمؤتمر الجغرافى الاسلامى الأول . – الرياض : جامعة الامام محمد بن سعود الاسلامية ، ١٣٩٩ هـ .

- Fessehatzion, T. The Eritrean Struggle for Independence and Libe-ration. - Horn of Africa, April-June, vol. 1, No. 2, 1978, pp. 29-34.

توفر التربة البركانية الخصبة التى ترتبط بالتكوينات البركانية التى تغطى أجزاء كبيرة من الهضبة .

وتقل الكثافة كلما بعدنا عن الوسط تجاه الأطراف ، حيث الأقاليم المنخفضة التى تسودها ظروف الجفاف ، خاصة تجاه الشرق والجنوب الشرقى .

وعلى ذلك يمكن ملاحظة أن المقاطعات القائمة فوق الهضبة الوسطى ، وعلى السفوح الغربية التى تنحدر فوقها مياه الأمطار الساقطة هى أكثر المقاطعات من حيث معدلات الكثافة . وتأتى مقاطعة شوا على رأس المقاطعات من حيث معدل الكثافة ، الذى يبلغ حوالى ٦٦ نسمة فى كل كيلو متر مربع ، ولا شك أن وجود العاصمة (اديس ابابا) ضمن حدود هذه المقاطعة كان أحد العوامل الرئيسية فى ارتفاع معدل الكثافة ، حيث تضم العاصمة وحدها ما يقرب من ١٩٪ من مجموع سكان المقاطعة البالغ عددهم حوالى خمسة ملايين نسمة . ويلى شوا من حيث الكثافة العالية كل من مقاطعة عروس وولو ، بحيث يشكل مجموع سكان هذه المقاطعات الثلاث حوالى ٣٣٪ من جملة السكان على الرغم من أن مساحتهم لا تمثل سوى ١٥٫٤٪ من إجمالى المساحة .

ويلى المقاطعات الثلاث من حيث الكثافة ، تلك المقاطعات الواقعة على السفوح الغربية والشمالية من الهضبة ، التى تخترق أراضيها المجارى النهرية العديدة التى تحمل مياه الهضبة . وتتمثل هذه المقاطعات فى كل من : كافا ، ايلوبابور - وليجا - جوجام وتيجره . ويمثل سكان هذه المقاطعات حوالى ٢٧٫٢٪ من السكان فى حين تمثل مساحاتها حوالى ٢٤٫٦٪ من أجمالى المساحة الكلية للبلاد .

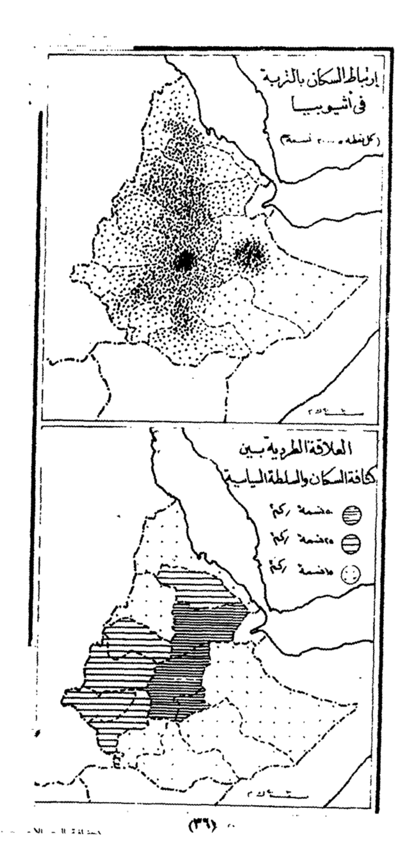
أما المجموعة الثالثة من المقاطعات والتى تمثل المقاطعات الأقل كثافة ، فتتمثل فى تلك الواقعة فى القسم الشرقى من أثيوبيا والذى يضم المناطق المنخفضة التى يقل منسوبها بصفة عامة عن ١٨٠٠ متر ، وهى تشمل السهل الساحلى لاريتريا ومنخفض الدناكل وصحراء اوجادين وهضبة الجالا جنوبا . كما تشمل المناطق الشاهقة الارتفاع الواقعة فى قلب الهضبة كالكتل البركانية التى يزيد ارتفاعها عن ٣٤٠٠ متر . ويمثل سكان هذه المقاطعات حوالى ٣٩٫٨٪ من

جملة سكان البلاد في حين تشكل مساحتها حوالى ٥٩ر٩٪ من إجمالى المساحة الكلية لاثيوبيا .

وواضح من توزيع السكان على أنحاء المنطقة السياسية أن هناك تركزا سكانياً واضحاً فى قلب البلاد يقل تدريجيا تجاه الأطراف والهوامش . وهذا التوزيع لا يرجع الى وجود كثافة عالية فى القلب بقدر ما يرجع إلى كثافة أقل من المعتاد تجاه الأطراف ، فمعدل الكثافة يتراوح بين ٥٠ نسمة فى كل كيلو متر مربع داخل النواة المركزية للدولة ، وحوالى ٢٥ نسمة فى النطاق الأوسط المحيط بالنواة ، ثم ١٥ نسمة فقط فى النطاق الهامشى . وعلى هذا النحو فإن نمط توزيع السكان يتمثل فى نواة كثيفة فوق الهضبة ، تحاط بنطاق متوسط أقل كثافة على السفوح ، فنطاق هامشى مخلخل الكثافة .

ونمط توزيع الكثافة فى أثيوبيا يكاد يتفق مع نمط توزيع الإدارة السياسية فى البلاد ، التى تتضاءل وتضعف كلما بعدنا عن القلب تجاه الأطراف . فالسلطة السياسية تتمركز بصفة تقليدية وثابتة فى يد الأمهريين ، الذين يشكلون غالبية سكان منطقة النواة السكانية الكثيفة القائمة فى قلب البلاد ، ومن خلال هذه النواة الكثيفة المركزية يقوم الأمهريون بممارسة نفوذهم وإدارتهم للدولة .

وعلى الرغم من اتساع المنطقة السياسية وتعدد القوميات والشعوب التى تضمها فإن قوة النواة السياسية – الديموجرافية وموضعها الجبلى المرتفع قد ساعد الأمهريين على الاحتفاظ بالسلطة بعيدا عن الأطراف ، التى تتميز بالتخلخل السكانى الواضح . (انظر جدول : ٢٠) .



ارتباط السكان بالتربة
فى أثيوبيا
العلاقة الطردية بين
كثافة السكان والسلطة السياسية

جدول رقم (٢٠)

توزيع السكان على المقاطعات وفقا لتقديرات عام ١٩٧٤

المقاطعة	المساحة كم٢	عدد السكان	الكثافة (نسمة/كم ٢)	العاصمة وعدد سكانها
عروس	٢٣ر٥٠٠	٨٩٢ر٧٠٠	٣٨	عسيلة (٢٢ر١٠٠)
بيل	١٢٤ر٦٠٠	٧٣٩ر٦٠٠	٥ر٩	جوبا (١٥ر٦٥٠)
بيجامدير	٧٤ر٢٠٠	١ر٤١٨ر٧٠٠	١٩ر١	حولدار (٤٣ر٠٤٠)
اريتريا	١١٧ر٦٠٠	٢ر٠٧٠ر١٠٠	١٧ر٦	اسمره (٢٨٥ر٨٦٠)
جيموكوف	٣٩ر٥٠٠	٧٣٠ر٧٠٠	١٨ر٥	اربامنش (٨ر٧٩٠)
جوجام	٦١ر٦٠٠	١ر٨٢٩ر٦٠٠	٢٩ر٧	دبرماركوس (٣٣ر٧٣٠)
هرر	٢٥٩ر٧٠٠	٣ر٥١٠ر٠٠٠	١٣ر٥	هرر (٥٣ر٥٦٠)
ايلويابور	٢٧ر٤٠٠	٧١٩ر٤٠٠	٢٦ر٢	ماطو (٧ر٨٢٠)
كافا	٥٤ر٦٠٠	١ر٧٦٨ر٧٠٠	٣٢ر٤	جيما (٥٢ر٤٢٠)
سوا	٨٥ر٤٠٠	٥ر٧١٢ر١٠٠	٦٦ر٩	اديس (١ر٠٤٦ر٢٦٠) ابابا
سيدامو	١١٧ر٣٠٠	٢ر٥٩٥ر٦٠٠	٢٢ر١	اوسا (١٩ر٥٥٠)
تيجره	٦٥ر٩٠٠	١ر٩١٦ر٦٠٠	٢٩ر١	ميكيل (٣٤ر٢٩٠)
ووليجا	٧١ر٢٠٠	١ر٤٢٦ر٨٠٠	١٨ر٦	ليكمت (٢١ر٢٦٠)
وولو	٧٩ر٤٠٠	٢ر٥٧٠ر٢٠٠	٤٢ر٤	دسيه (٥٤٠ر٩١٠)
الجملة	١ر٢٢١ر٩٠٠	٢٧ر٨٠٠	٢٢ر٨	

المصدر : Source: The Europa Year Book, op. cit.,

* * * *

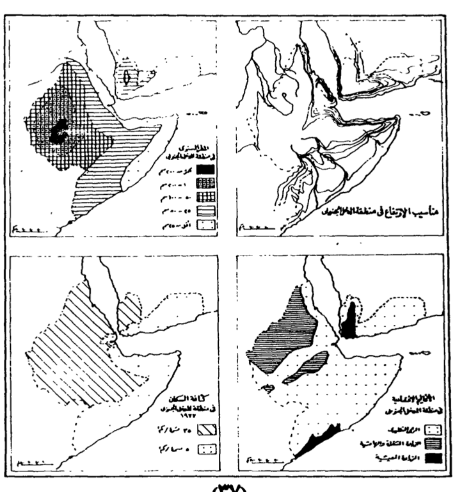
الخلاصة :

بدارسة مجموعة الدول التى أطلقنا عليها تعبير دول منطقة الارتباط الثانوى تكتمل صورة ملامح الجغرافيا السياسية لدول منطقة المدخل الجنوبى للبحر الأحمر.

ويمكن القول بأن الملامح السياسية لدول منطقة الارتباط الثانوى لا تختلف من وجهة نظر الجغرافيا السياسية عن ملامح دول منطقة الارتباط الرئيسى ، كل ما يمكن أن يميز بين المجموعتين ، أن دول الارتباط الرئيسى ترتبط ارتباطا مباشرا وقويا بالمدخل البحرى بحكم موقعها الحاكم من باب المندب واتساع منافذها البحرية المطلة عليها ولعل هذا الفارق يظهر جليا من خلال وضوح بصمات الموقع البحرى على كثير من المظاهر السياسية للدولة ودخوله كمورد رئيسى من موارد المنطقة السياسية بحيث يكاد ينفرد بتسلطه على توجيه سياسة الدولة . سواء الخارجية أو الداخلية بل إن هذا الموقع جعل السياسة الداخلية تابعة للسياسة الخارجية وليس العكس . حتى أننا نلاحظ أن العاصمة السياسية تدير البلاد من خلال موقع هامشى على ساحل البحر . وكأنها تؤكد بذلك أن البحر جزء من المنطقة السياسية . فهذا الموقع الهامشى الساحلى يتيح لها القدرة على رسم السياسة الخارجية بنفس الكفاءة التى يمكن أن توسم بها السياسة الداخلية

أما بالنسبة لدول منطقة الارتباط الثانوى فإن الموقع البحرى لا ينفرد وحده بتشكيل الملامح السياسية لهذه الدول . بل يظهر كأحد المدخلات التى تتدفق إلى الآلة السياسية التى تتولى صنع القرار ولعل ذلك قد يفسر لنا لماذا ابتعدت عواصم دول منطقة الارتباط الثانوى عن المدخل البحرى واختارت لنفسها موقعا داخليا يجعل من السياسة الداخلية أساسا لرسم السياسة الخارجية . وهذه الصفة تنطبق على عواصم الدول الثلاث بما فى ذلك مقديشيو التى تبتعد عن المدخل الجنوبى للبحر الأحمر ولكنها لا تستطيع أن تبتعد عن الساحل الصومالى على المحيط الهندى بحكم شكل الدولة الطولى الشريطى .

ودول الارتباط الثانوى كدول الارتباط الرئيسى تعانى من عيوب وتشوهات جيوبوليتيكية عديدة . بحيث يمكن أن تشكل دول المدخل الجنوبى كلها بقعة واضحة المعالم من التخلف والضعف على خريطة العالم السياسية . هذا الضعف يكاد يشمل كل العناصر التى تدخل فى تحليل القوة ولا شك أنه إذا كانت ظروف البيئة الطبيعية قد أسهمت فى خلق هذا الضعف بقسوتها وبشحها فإننا لا



(٣٧)

يمكن أن نغفل دور القوى العظمى فى تأكيد وترسيخ هذا الضعف حتى تضمن عدم وجود قوة مناوئة فى منطقة المدخل الجنوبى يمكنها أن تهدد مصالحها الاستراتيجية فى هذه المنطقة الحيوية من العالم .

ومواطن الضعف فى دول منطقة المدخل الجنوبى تكاد تشمل كل عناصر تحليل القوة . فالحدود السياسية مصطنعة وذات طبيعة مؤقتة . لا تتمشى مع تكوينات تضاريسية حاسمة الفصل . ومفروضة على تكوينات عرقية وقومية واقتصادية متشابهة . مما يجعلها مثارا للخلافات السياسية والنزاعات المسلحة التى تستنزف كثيرا من موارد هذه الدول المحدودة بطبيعتها .

والمساحة السياسية لدول المدخل الجنوبى تتميز بضعف قدرتها على استيعاب السكان نتيجة لسيادة المظهر الجبلى الوعر وظروف الصحارى الجافة . فباستثناء اليمن الشمالية وأثيوبيا التى يصل فيهما معدل الكثافة العامة الى ٣٥ نسمة فى كل كيلو متر مربع . فإن بقية الدول لا يزيد معدل الكثافة فيها عن خمسة أفراد فى كل كيلو متر مربع وهى معدلات ضعيفة تعكس فى النهاية عجزا من جانب سكان هذه الدول على التحكم فى التربة السياسية .

وأشكال هذه المناطق السياسية مليئة بالعيوب الجيوبوليتكية ما بين انبعاجات داخله فى أجسام الدول ونتوءات بارزة منها . وجميع هذه التشوهات الشكلية ترجع إلى أن الاستعمار الاستراتيجى هو الذى قام بدور رئيسى فى تخطيط ورسم هذه الأشكال بما يتفق مع مصالحه الاستراتيجية . ويكفى مثالا على ذلك أن جيبوتى بكاملها كدولة تعد نموذجا مثاليا للتشوهات الشكلية . فهى عبارة عن جيب ساحلى محاصر رسمه الاستعمار الفرنسى فى مرحلة استعمارية معينة لخدمة مصالحه فقط .

وكل دول المدخل الجنوبى تعانى من ضعف مواردها الطبيعية . فالتربة الصحراوية الفقيرة تشكل النمط السائد فى منطقة المدخل الجنوبى التى تعانى بدورها من ضعف مواردها المائية بحكم وقوعها فى العروض المدارية الجافة وشبه الجافة . حيث أن جزءا كبيرا من دول المدخل الجنوبى يدخل فى نطاق الصحارى

الأكثر جفافا فى العالم ونتيجة لهذه الظروف نجد أن منطقة المدخل الجنوبى . تعد جزءا من نطاق الجوع والعطش فى العالم . حيث تعجز الموارد الزراعية عن الوفاء بحاجات السكان الضرورية من الغذاء ويأتى عجز الزراعة على الرغم من أن قطاع الزراعة يشكل القطاع الرئيسى فى الهياكل الاقتصادية لدول المنطقة حيث يعمل به غالبية السكان ومن هنا فإن المواد الغذائية تشكل الجزء الأكبر من واردات دول المدخل الجنوبى بما فى ذلك الدول التقليدية فى مجال الزراعة كاليمن الشمالية وأثيوبيا .

وتكتمل دائرة عجز الموارد الطبيعية بافتقار منطقة المدخل الجنوبى للموارد المعدنية والطاقة فباستثناء الذهب فى أثيوبيا واليورانيوم فى الصومال لا نجد سوى الملح كمعدن وحيد فى دول المدخل الجنوبى . يتركز حوله النشاط التعدينى فى تلك الدول . وباستثناء الطاقة المائية والغاز الطبيعى المكتشف حديثا فى أثيوبيا فإن جميع دول المدخل الجنوبى تفتقر إلى مصادر الطاقة وتعتمد كلية على الاستيراد من الخارج بما فى ذلك الدول التى تملك معامل تكرير للبترول . وهى اليمن الجنوبية وأثيوبيا .

ويدخل النقل أيضا كأحد عناصر الضعف الواضحة فى دول منطقة المدخل الجنوبى . فشبكة الطرق البرية لا تغطى إلا أجزاء محدودة من المناطق السياسية . فضلا عن أن غالبية هذه الطرق عبارة عن مسالك رملية لا تصلح للاستخدام إلا فى مواسم الجفاف ولوسائل النقل البدائية البطيئة . كما أن الخطوط الحديدية محدودة للغاية ومحصوره فى خط جيبوتى – أديس أبابا وخط مصوع – أسمرة – أجوردات . وهى سكك ذات خط واحد متهالكة . يسهل قطعها وتعطيلها .

ومواطن الضعف لا تقف عند حد الجوانب الطبيبه . فمعدل حركة نمو السكان فى دول المدخل وإن تميز بالسرعة – التى عادة ما تضاف إلى جوانب القوة – إلا أن هذا النمو السريع القائم على الزيادة الطبيعية يشكل عبئا إضافيا على الموارد المحدودة لهذه الدول ويزيد من العبء الواقع على السكان العاملين بمثل ما يزيد من عدد العاطلين والجائعين .

كما أن توزيع السكان داخل المناطق السياسية يتسم بالاختلال والتفاوت الواضح نتيجة لارتباطه بتوزيع مصادر المياه بالدرجة الأولى فى مثل هذه البيئة الصحراوية . ويؤدى هذا التفاوت إلى ضعف قدرة السكان على الامتزاج بالتربة والتحكم فيها .

والأهرام السكانية لدول المدخل الجنوبى تعكس انخفاضا فى قدرة السكان على الإنتاج نتيجة لاتساع قاعدة الهرم وزيادة نسبة المعالين بين السكان . ويزيد من ضعف القدرة الإنتاجية للسكان انخفاض مستوى التعليم وارتفاع نسبة الأمية التى تتراوح فى معظم دول المدخل بين ٩٠ - ٩٥٪ من جملة السكان .

وإذا كان النظام القبلى أحد الملامح الرئيسية للنظام الاجتماعى والسياسى فى دول المدخل الجنوبى فإنه يعد أيضا أحد مواطن الضعف فى الجغرافيا السياسية لهذه الدول . فالنظام القبلى الذى يقوم على العصبية ووحدة الدم . يجعل ولاء الفرد ينصرف لعشيرته وقبيلته قبل أن يكون للدولة والنظام السياسى الذى ينتمى إليه . كما أن النظام القبلى يهدد الاستقرار السياسى والتماسك القومى نتيجة لتوزيع ولاء الأفراد بين القبائل المختلفة التى تشكل كل منها نظاما اجتماعيا وسياسيا مستقلا .

ونتيجة لضعف موارد دول منطقة المدخل الجنوبى من جانبها الطبيعى والبشرى ، فإن هذه الدول تعتمد على العالم الخارجى والدول الغنية لتعويضها عن هذا النقص القائم وترتبط بها إلى حد التبعية الكاملة . كما أن هذه الدول قد لا تجد غضاضة فى استثمار موقعها الاستراتيجى ، باعتباره أحد الموارد المتاحة ، وذلك بالسماح للدول الكبرى باستخدام أراضيها كقواعد بحرية وجوية لخدمة مصالحها الاستراتيجية فى المنطقة .

ولا شك أيضا أن ضعف موارد دول منطقة المدخل الجنوبى تجعل من هذه الدول تربة خصبة تجود فيها زراعة الأفكار والاتجاهات الاشتراكية والراديكالية ، كصيغة تناسب الموارد المحدودة وتضمن حسن ودقة استغلال وتوزيع هذه الموارد .

الفصل السادس

الأبعاد الجيوبوليتكية للمدخل الجنوبي للبحر الأحمر

الفصل السادس

الأبعاد الجيوبوليتكية للمدخل الجنوبى للبحر الأحمر

إذا كان مجال المدخل الجنوبى للبحر الأحمر بالمفهوم الجغرافى السياسى ينحصر فى الدول الخمس المحيطة بمضيق باب المندب مباشرة ، فان مجاله بالمفهوم الجيوبوليتكى يبدو أكثر اتساعا من ذلك بكثير ، ويرجع ذلك الى أن المدخل الجنوبى بالمفهوم الجيوبوليتكى لا يقتصر فقط على الدول التى لها جبهات بحرية ، تطل مباشرة على مياه المدخل . وانما يتسع ليشمل الوحدات السياسية التى ترتبط سياسيا أو اقتصاديا أو عسكريا أو استراتيجيا بالمدخل الجنوبى للبحر الأحمر .

وعلى ذلك فالحوز الجغرافى السياسى للمدخل الجنوبى يقتصر على الوحدات السياسية المشاطئة للمدخل الجنوبى فى حين أن الحوز الجيوبوليتكى يمتد ليشمل وحدات سياسية بعيدة بحكم موقعها ولكنها قريبة منه بحكم مصالحها وارتباطاتها ، حيث أن الجيوبوليتكس Geopolitics تركز اهتمامها على دراسة مطالب الدولة فى المكان ، أى أنها تدرس المكان من وجهة نظر الدولة وتحاول البحث عن تبرير جغرافى لسلوك الدولة ومواقفها .

ولأن المدخل الجنوبى للبحر الأحمر يستمد اهميته من وظيفته كنقطة اختناق تضبط الحركة وتتحكم فى مسارها عبر طريق البحر الأحمر باعتباره أقصر وأسرع طريق بحرى يربط بين الشرق والغرب ، فالمدخل الجنوبى هنا هو بمثابة بؤرة اختزال حقيقى لأهمية ووظيفة البحر الأحمر .

ومن خلال هذا المفهوم ، فان النطاق الجيوبوليتكى للمدخل الجنوبى للبحر الأحمر هائل الاتساع ، بحيث يمكن أن يشمل الخريطة السياسية للعالم كله ، وذلك لعدة خصائص جيوبوليتكية تميز البحر الأحمر وتدفع به الى مكان الصدارة من حيث الأهمية الجيوستراتيجيه .

الخصائص الجيوبولتيكيه للبحر الاحمر :

١ - يتميز البحر بموقعه المتوسط بين البحار الشرقية والغربية بصفة عامة ، وبين البحر المتوسط والمحيط الهندى بصفة خاصة . فالبحر الأحمر يبدو كما لوكان

جسرا عائما يمتد بين الشمال الغربى والجنوب الشرقى بحيث يربط بينهما من أقصر طريق .

كما يتميز للبحر الأحمر بموقعه الوسيط بين أكبر مناطق إنتاج البترول فى العالم وهى فى نفس الوقت أكبر مناطق الفائض ، وبين أكبر مناطق استهلاك البترول ، وهى فى نفس الوقت أكبر مناطق العجز . وتتمثل أكبر مناطق الانتاج والفائض فى منطقة الخليج العربى التى تنتج ما يقرب من ٣٨٪ من انتاج العالم (١٩٧٧ م) وتحتفظ بين صخورها بنحو ٨٥ر٥٪ من الاحتياطى العالمى . أما أكبر مناطق الاستهلاك والعجز فتتمثل فى دول الغرب الصناعية التى تستورد ما يقرب من ٥٦ر٩٪ من احتياجاتها من دول الخليج .

٢ - البحر الأحمر عبارة عن حوض ضيق ، شريطى الشكل ، تبلغ مساحته ٤٥٥٦٨ كيلو معرا مربعا ، ويبلغ طوله حوالى ١٩٢٠ كيلو مترا من السويس الى باب المندب ، بينما يبلغ متوسط عرضه ٢٧٢ كيلو مترا . ويضيق البحر الأحمر كلما اتجهنا شمالا أو جنوبا ، حيث يزداد ضغط اليابس على الماء إلى حد الاختناق عند الأطراف . ويتمثل الاختناق الرئيسى شمالا فى قناة السويس التى يبلغ اتساعها ١٨٠ مترا ولا يزيد عمقها عن ١٤ مترا ، بينما يتمثل الاختناق جنوبا فى باب المندب الذى يبلغ اتساعه ٢١ كيلو مترا فى حين يبلغ متوسط عمقه ٦٣ معرا .

وعلى هذا فإن البحر الأحمر من البحار ذات الامتداد الطولى الكبير ، ولذا تتميز سواحله بالطول بالنسبة للمساحة ، حيث أن كل كيلو معر من الساحل يقابله ١٤٨ كيلو مترا مربعا من مساحة المسطح المائى ، وبهذا يبتعد شكل البحر الأحمر عن الشكل الحوضى الملموم المندمج ويفتقد بالتالى ما يمكن أن نسميه بالملاحة فى العمق Navigation in depth فكلما طال الساحل بالنسبة للمساحة فإن ذلك يعنى زيادة إمكانية السيطرة على المجرى الملاحى من المواقع الساحلية الحاكمة ، الأمر الذى يحد من حرية الحركة والمناورة فى البحر الأحمر بعيدا عن تطفل الساحل . وتزداد سيطرة المواقع الساحلية على مياه البحر الأحمر كلما اتجهنا شمالا أو جنوبا ، حيث يزداد ضغط اليابس على الماء .

٣ – يتميز البحر الأحمر بقاع وعر غير منتظم تتخلله أخاديد وحافات انكسارية يغلب عليها الاتجاه الشمالى غربى – الجنوبى شرقى ، وهو نفس اتجاه البحر الأحمر ، كما تغطى بعض أجزاء القاع ، تلال يقترب بعضها من سطح الماء ، وبعضها يظهر فوقه على شكل جزر . ويرجع عدم انتظام القاع ، إلى طبيعة حوض البحر الأحمر ، كجزء من الأخدود الأفريقى الذى نشأ عن انكسارين متوازيين أصابا قشرة الأرض فى المناطق التى يخترقها الأخدود ، ثم هبطت قشرة الأرض فيما بينهما ، فبقيت حافتا الأخدود مرتفعتين ، وبينهما سلسلة من الأخاديد الصدعية الثانوية . وبصفة عامة نجد أن أقل الأعماق ، توجد فى الأطراف الشمالية والجنوبية ، كخليج السويس (٦٠ مترا) وبرزخ باب المندب (٣٦ مترا) . أما أكبر الأعماق فتتمثل فى الخندق الأوسط ، الذى يمتد بين خطى عرض ١٧° ، ٢٥° شمالا ، والذى يصل عمقه إلى أكثر من ألف متر .

وتضرس قاع البحر الأحمر الشديد ، وعدم انتظام أعماقه ، من شأنه أن يؤثر على حركة الملاحة وانسيابها ، خاصة وأن معظم الأجزاء تتسم بالضحولة ، حيث لا يزيد العمق عن ٤٥٠ مترا . ولذلك فإن الملاحة فى البحر الأحمر ، تأخذ بصفة عامة طابع الحرص والحذر ، لتخير الأعماق المناسبة وتفادى العقبات التضاريسية ، خاصة بالنسبة لملاحة الأعماق ، حيث أن قاع البحر الأحمر فى معظم أجزائه لا يعد ميدانا مثاليا لنشاط وعمل الغواصات

كما أن ارتباط الأعماق الكبيرة بالأغوار والخنادق البحرية ، تجعل الملاحة فى البحر الأحمر ترتبط باتجاه هذه الخنادق التى يغلب عليها الامتداد الشمالى غربى – الجنوبى شرقى . ويعنى هذا أن حركة الملاحة الرئيسية فى البحر الأحمر ، حركة طولية أكثر منها حركة عرضية .

ولا شك أن الضوابط والقيود التى تفرضها تضاريس أعماق البحر الأحمر على حركة الملاحة تبدو أكثر وضوحا وتأثيرا ، عند نقط الاختناق ، حيث تصبح أعماقها هى الضابط الأساسى لغاطس السفن المسموح بالمرور لها عبر البحر الأحمر .

٤ - تغطى قاع البحر الأحمر ، تلال مرتفعة ، يرتفع بعضها إلى ما دون سطح البحر ، والبعض الآخر يظهر فوق السطح ، على شكل جزر . وبعض هذه الجزر له سمات الجزر التى تتكون على أعماق كبيرة من القاع إزاء تراكم طفوح بركانية يبلغ منسوبها أحيانا منسوب الجبال ، مثل ظقار والحنيش والزبير ، وبعضها مفصول عن الساحل ويرتبط به بنائيا كشدوان وقران وفراسان ودهلك ، إلى جانب الجزر المرجانية المنتشرة فى أنحاء متفرقة من البحر الأحمر ، كجزر موسى فى مدخل خليج تاجورة .

ويمكن تقدير عدد جزر البحر الأحمر بحوالى ٣٨٠ جزيرة ، معظمها ، عبارة عن جزر قزمية متناهية فى الصغر . ولا شك أن هذا العدد الكبير من الجزر المتناثرة عبر المسطح المائى ، يؤدى إلى تعقيد المجرى الملاحى ، ويزيد من إحكام وسيطرة اليابس على الماء ، على اعتبار أن هذه البقع الجزرية ما هى إلا قواعد متقدمة للساحل داخل المياه . وتزيد قيمة وأهمية هذه الجزر ، كلما اقتربنا من نقط الاختناق الرئيسية فى البحر الأحمر ، كجزيرة بريم فى مضيق باب المندب وجزر جوبال فى مدخل خليج السويس .

٥ - يبلغ الطول الإجمالى لسواحل البحر الأحمر - بما فى ذلك خليجا العقبة والسويس - نحو ٤٩١٠ كيلو مترات ، يزيد الى ٦٩٥٥ كيلو مترا إذا أضيفت سواحل خليج عدن .

وواضح أن سواحل البحر الأحمر طويلة بالنسبة لمسطح هذا البحر ، فكل كيلو متر من الساحل يقابله نحو ١٤٨ مترا مربعا من المسطح المائى .

وزيادة طول الساحل بالنسبة لمسطح البحر الأحمر ، يعنى جيوبوليتكيا ، زيادة قدرة السواحل على التحكم فى البحر Sea mastery . ولذا فان مثل هذا الساحل الطويل ، يعنى ارتباط سكان الدول الساحلية بالبحر ، خاصة وأن معظم دول البحر الأحمر ، ليس لها منافذ بحرية أخرى ، باشتثناء كل من مصر وإسرائيل والسعودية .

ويبدو أن طول السواحل ، لا يكفى فى حد ذاته لتوثيق العلاقة بين سكان هذه السواحل الطويلة وبين البحر ، وزيادة درجة تحكمهم فى مياهه . ويتضح ذلك فى عدد من المظاهر ، كتخلخل كثافة السكان على سواحل البحر الأحمر ، وقلة مراكز العمران وضآلة أحجامها ، وندرة الطرق الرئيسية والحديدية التى تنتهى إلى ساحل البحر وتتعامد عليه . وتفسير كل ذلك ، أن سواحل البحر الأحمر ، سواحل انكسارية صدعية شديدة الاستقامة ، مما يقلل الفرصة المتاحة لقيام مرافىء طبيعية عميقة وواسعة ، والتى يمكن أن تحول الى موانىء جيدة. بنفقات معقولة ، فضلا عن أن الساحل صحراوى قاحل وتمتد على طول ظهره حوائط صخرية عالية ، يتراوح ارتفاعها بين ٦٠٠ - ٩٠٠ معرا على الجانب الافريقى ، وبين ٩٠٠ - ٢٠٠٠ مترا على الساحل الاسيوى . وارتفاع هذه الحوائط الصخرية على هذا النحو ، يشكل عقبة بين البحر والأجزاء الداخلية .

ولا شك أن طول سواحل الدول المطلة على البحر الأحمر ، يجعل من هذه الدول شديدة الحساسية لكل ما يمكن أن يؤثر فى التوازن القائم فى البحر الأحمر ، والذى يرتبط بدوره بالتوازن العالمى . كما أن اعتماد معظم هذه الدول على البحر الأحمر ، كمنفذ الى العالم الخارجى ، من شأنه أن يعرض أمن وسلامة هذه الدول للخطر ، إذ يمكن شل حركة هذه البلاد باحتلال الساحل الذى تنتهى اليه كل طرق المواصلات الاستراتيجية تقريبا ، أو بالسيطرة على نقط الاختناق الثانوية والرئيسية ، التى تتحكم بقوة فى تنظيم الحركة عبر البحر الأحمر .

٦ - تتميز مياه البحر الأحمر ، بارتفاع نسبى فى درجة الحرارة ، مقارنة بالبحار الأخرى ، حتى تلك التى تقع على نفس درجات العرض ، وربما يرجع ذلك الى صغر مساحته ، وضيق مجراه ، بالإضافة إلى وقوعه بين كتلتين كبيرتين من اليابس الساخن فضلا عن موقعه داخل العروض الحارة . وبالطبع تتأثر

• تكاد تتمثل الموانى الرئيسية فى البحر الأحمر فى كل من : السويس ، بور سودان ، مصوع ، عصب ، الحديدة ، جدة ، العقبة وايلات حيث أن معدل التباعد بين كل ميناء وآخر يصل إلى ٧٠١ر٤ كيلو مترا

حرارة المياه السطحية بحرارة الهواء الملامس لها ، بينما تظل درجة الحرارة فى المياه العميقة ثابتة ، إذ تتراوح بين ١٨ْم فى الشمال و ٢٣م فى الجنوب .[1] أما درجة حرارة المياه السطحية ، فهى تختلف باختلاف درجة حرارة الهواء الملامس لها . فدرجة الحرارة[2] تنخفض كلما اتجهنا شمالا ، فهى تتراوح فى فصل الشتاء بين ٢٣ْ فى الشمال و ٣٢م فى الجنوب ، أما فى فصل الصيف فتتراوح الحرارة بين ٣٩٫٥م شمالا و ٤٣م جنوبا . وبذلك فان متوسط حرارة المياه السطحية يتراوح بين ٣١ْم فى الجنوب و ٢٨م فى الشمال . وقد لوحظ أن درجة الحرارة ترتفع على الجانب الآسيوى ، عنها على الجانب الافريقى ، وقد يعزى ذلك إلى التيارات البحرية الدائرية التى تتحرك فى عكس اتجاه عقارب الساعة ، حيث تحمل هذه التيارات المياه الأكثر حرارة من الجنوب إلى الساحل الآسيوى ، بينما تحمل المياه الأقل حرارة من الشمال إلى الساحل الافريقى .

وارتفاع حرارة المياه فى البحر الأحمر ، أحد العوامل الرئيسية وراء ارتفاع نسبة الملوحة فى مياه هذا البحر ، الذى يعتبر بحق ، من أكثر المسطحات المائية المفتوحة ملوحة فى العالم . ويرجع ذلك إلى أن نسبة الملوحة ترتفع حيث يزداد فعل البخر ، فارتفاع الحرارة يؤدى إلى زيادة كمية المياه المفقودة بفعل التبخر ، عن تلك المياه المكتسبة بفعل التساقط وتلك المياه العذبة التى تصبها الأودية النهرية بالبحر ، خاصة وأن كمية الأمطار الساقطة على حوض البحر الأحمر ، محدودة للغاية ، فضلا عن عدم انتظامها . فالمتوسط السنوى للأمطار يتراوح بين ٢١ مم فى السويس و ٦٣ مم فى جدة و ١٩٣ مم فى مصوع . بالإضافة الى ذلك ، فإن كمية المياه العذبة المكتسبة عن طريق الأودية النهرية ، لا تكاد تذكر ، حيث لا توجد أودية نهرية دائمة تصب فى البحر الأحمر . بل إن منطقة البحر الأحمر ، لا يوجد بها سوى نهر النيل ، الذى يجرى فى محاذاة البحر ، فضلا عن أن جبال البحر الأحمر تقف عقبة أمام تقدم الرياح الجنوبية الغربية الممطرة نحو

---

(١) جرجس فهيم . اوقيانوغرافية البحر الأحمر . - : الثروة المائية بالدول العربية . - القاهرة : المنظمة العربية للعلوم والثقافة ، ١٩٧٢ م ، ص ص ٣ - ٢٧ .

(2) Selim, A. op. cit., p. 85.

البحر وعلى ذلك فإن الحرارة هى العامل الرئيسى المتحكم فى توزيع الملوحة . (انظر جدول : ٢١)

جدول رقم (٢١)

توزيع الحرارة والملوحة فى مياه البحر الأحمر

خط العرض	الحرارة (مئويه	الملوحة(الألف)
١٢ - ١٥	٢٧ر٩	٣٦ر٦
١٥ - ٢٠	٢٨ر٦	٣٨ر١
٢٠ - ٢٥	٢٧ر٢	٣٩ر٤
٢٥ - ٣٠	٢٣ر٧	٤١ر٣

المصدر : Source: Selim, A. op. cit., p. 102

وتوضح بيانات الجدول السابق أن هناك علاقة طردية ، بين درجة الحرارة ونسبة الملوحة ، فكلما زادت الحرارة ، كلما زادت الملوحة . وباستثناء ذلك فإن نسبة الملوحة تزيد على الجانب الغربى الأفريقى منها على الجانب الشرقى الآسيوى ، وذلك عكس الزيادة فى الحرارة ، وتفسير ذلك ، أن ارتفاع حرارة المياه السطحية على الجانب الآسيوى يؤدى إلى ارتفاع نسبة الرطوبة التى تؤدى بدورها إلى إبطاء معدل تبخر المياه السطحية ، مما يؤدى إلى انخفاض نسبة الملوحة . علاوة على ذلك ، فإن نسبة الملوحة تزداد من السطح إلى القاع نتيجة لعملية التبادل الرأسى التى تجرى بين المياه السطحية الأكثر ملوحة وكثافة ومياه الأعماق الأقل ملوحة وكثافة .

ومن المعطيات السابقة ، يتضح لنا أن مياه البحر الأحمر ، بيئة صالحة لتكون الشعاب المرجانية Coral Reefs التى تحتاج لحرارة وملوحة ، فضلا عن الأعماق الضحلة . ولذلك فان الشعاب المرجانية ، تعد أحد السمات الرئيسية المميزة للبحر الأحمر وهى تمتد على شكل حواجز موازية لخط الساحل ، تزداد كثافة وامتدادا كلما اتجهنا جنوبا . ولا يقطع امتداد الشعاب المرجانية أمام

السواحل إلا مصبات الأودية الكبيرة التى تشكل ثغرات فى الحواجز المرجانية . وغالبا ما تعرف هذه الثغرات باسم الشرم أو المرسى

ولعل امتداد الشعاب على هيئة حواجز أمام السواحل أحد العوامل الجيوبوليتكية التى أدت الى ضعف ارتباط السكان ، بمياه هذا البحر . كما أن هذه الشعاب المرجانية ، أحد الأسباب الرئيسية فى صبغ الملاحة بطابع الخطوره ، خاصة تلك الشعاب المغمورة التى لاتظهر فوق السطح ، إلا فى فترات الجزر . ومن ناحية أخرى ، فإن الشعاب المرجانية قد زادت من ضغط اليابس على الماء وتضيق الخناق عليه ، الأمر الذى أدى الى ضيق المجرى الصالح للملاحة من البحر الأحمر ، خاصة فى مناطق الاختناق .

ويلعب ارتفاع نسبة الملوحة دورا هاما بالنسبة للسرعة التى تخترق بها الموجات الصوتية أو فوق الصوتية الوسط المائى للبحر الأحمر ، إذ أنه من الثابت عمليا أن هناك علاقة طردية بين نسبة الملوحة وسرعة اختراق الموجات للوسط المائى وبالتالى فإن البحر الأحمر لا يعد ميدانا مثاليا للعمليات العسكرية تحت سطح الماء ، خاصة وأن الغواصات تمثل القوة الضاربة فى التسليح البحرى ، لما تتميز به من قدرة على المناورة والحركة .

الخلاصة :

واضح من العرض السابق للخصائص الجيوبوليتكية فى أن كل ملامح وسمات وخصائص الطريق تدمغ بقوة شخصيته الجيوبوليتكية . وذلك بحكم الشكل الطولى والاتساع المحدود والموقع الوسيط الذى يحقق الترابط بين المواقع المتباعدة والتكامل بين المواضع المتباينة جغرافيا وحضاريا واستراتيجيا .

ولعل شخصية البحر الأحمر كطريق عالمى للملاحة فرضت نفسها على الرغم من وجود بعض الخصائص السلبية التى تقلل من كفاءة هذا الطريق ، كاوتفاع الحرارة وشدة الجفاف وانتشار الشعاب المرجانية فضلا عن قلة الموانئ العميقة التى تقوم على خدمة هذا الطريق . فهذه الخصائص السلبية ، وإن كانت فيما مضى يمكن

أن تعرقل الملاحة إلا أنها الآن لا تشكل عقبة أساسية أمام التقدم الهـ في تكنولوجيا الملاحة البحرية ، لا سيما بالنسبة للملاحة الطولية التى تتحرك مع الاتجاه الرئيسى للبحر الأحمر . بينما يمكن أن يظهر تأثير هذه الخصائص السلبية بصورة أوضح بالنسبة للملاحة العرضية .

ومن هنا فإن البحر الأحمر توفرت له معظم الخصائص الجيوبوليتكية التى تجعل منه ممرا بالدرجة الأولى ومقرا بالدرجة الثانية . وليس هذا فحسب بل إن البحر الأحمر له من الخصائص التى يمكن أن تجعله ممرا بحريا من الدرجة الأولى بين طرق الملاحة العالمية . ومن هنا أيضا . تبرز قيمة المدخل الجنوبى للبحر الأحمر كنقطة اختناق تمسك بخناق البحر الأحمر من ناحية الجنوب . وكبوابة يمكن من خلالها ضبط وتنظيم الحركة عبر هذا الدهليز البحرى الطويل . ولذا كانت منطقة المدخل الجنوبى دائما بؤرة لاهتمام القوى العالمية ، وميدانا للتنافس بينها ، ومطلبا عزيزا لكل منها . ولذلك يمكن دراسة مواقف القوى المختلفة من البحر الأحمر . والتمييز بينها من خلال ارتباطها بالمدخل الجنوبى باعتباره بؤرة اختزال لأهمية البحر الأحمر .

مواقف القوى من المدخل الجنوبى :

على أساس من المطالب والمواقف يمكن التمييز بين دائرتين مشعركتين فى المركز احداهما داخلية وأخرى خارجية .

الدائرة الداخلية Internal Circle : تشمل الوحدات السياسية الواقعة فى حوض البحر الأحمر بالإضافة إلى الوحدات الواقعة فى حوض الخليج العربى ، الذى يعتبر من الناحية الجيوبوليتكية امتدادا لا ينقطع للبحر الأحمر ، حيث يمثلان معا طريقا بحريا واحدا ، فطريق البحر الأحمر من وجهة النظر الجيوبوليتكية يبدأ من منطقة شط العرب وينتهى ببور سعيد عند المدخل الشمالى للقناة .

الدائرة الخارجية Outer Circle وهى دائرة ذات محيط متسع مطاط ، يمكن أن تضم المناطق السياسية التى ينتهى الى بحارها أو يبدأ منها طريق البحر الأحمر الجيوبوليتيكى ، سواء من ناحية الشمال أو الجنوب . فمن ناحية الشمال والشمال الغربى تشمل الدائرة الوحدات السياسية التى تقع فى حوض البحر المتوسط بالدرجة الأولى والمحيط الاطلنطى الشمالى بالدرجة الثانية . ومن ناحية الجنوب فالدائرة يمكن أن تضم الوحدات السياسية التى يتألف منها الهلال الأرضى الذى يحاصر مياه المحيط الهندى من الشمال .

أولا : قوى الدائرة الداخلية : يمكن تقسيمها إلى كتلتين وفقا لطبيعة واتجاه المصالح والمواقف على النحو التالى :

١ - الكتلة العربية - الإسلامية : وتشكل السواحل العربية على البحر الأحمر ، بالمفهوم الجغرافى - نحو ٩٠٫٢٪ من الطول الإجمالى لسواحل البحر الأحمر وخليج عدن ، وحوالى ٧٥٫٦٪ من إجمالى طول سواحل منطقة المدخل الجنوبى لهذا البحر .

والبحر الأحمر يكاد يتوسط رقعة المجموعة العربية ، سواء بالمفهوم الجغرافى ، أو بالمفهوم القومى ، ثم إنه أيضا المنفذ البحرى الرئيسى لكثير من الدول العربية ، والوحيد لبعض الدول كالأردن واليمن الشمالية وجيبوتى والسودان .

والبحر الأحمر ، يعد الشريان الرئيسى الذى يتدفق عبره بترول الخليج إلى أسواق التصدير ، لا سيما وأن اقتصاديات معظم الدول العربية ، تعتمد بصفة أساسية على تصدير البترول ، الذى يشكل ما بين ٩٣ - ١٠٠٪ من إجمالى صادراتها[١] . فالبحر الأحمر يعتبر أقصر وأسرع طريق يربط بين منطقة الخليج

---

(١) محمود عبد الفضيل . النفط والمشكلات المعاصرة للتنمية العربية . - الكويت : المجلس الوطنى للثقافة والفنون والآداب ، ١٩٧٩ م ، ص ٨٦ .

العربي ، التي تنتج ٤٠٪ من الإنتاج العالمي من البترول ، وبين دول أوروبا الغربية ، التي تعد من أكبر المناطق المستوردة لبترول الخليج ، حيث تستورد مايقرب من ٦٠٪ من احتياجاتها من دول الخليج .

ولا شك أن طريق البحر الأحمر قد فقد الكثير من أهميته كطريق للبترول في أعقاب غلق قناة السويس عام ١٩٦٧ م واستمرارها مغلقة لفترة طويلة نسبيا ، انتهت في يونيو عام ١٩٧٥ م . وقد ترتب على ذلك أن أخذت أحجام السفن في الازدياد لمواجهة الرحلة الطويلة حول رأس الرجاء . فبحلول عام ١٩٧٠ م اصبح حوالى ٤٠٪ من أسطول الناقلات يضم سفنا يزيد غاطسها عن ١١ر١٣ مترا ، كما أصبحت الناقلات التي يزيد غاطسها عن ١٨ مترا تمثل ثلاثة أرباع الطلب العالمي لبناء الناقلات ، والتي يتعدى غاطسها كثيرا غاطس قناة السويس . ولذلك فان حركة البترول التي كانت تمثل حوالى ٧٢٪ من مجموع الحمولة المارة بقناة عام ١٩٦٦ م انخفضت الى ما يقرب من ٨ر٢٩٪ عام ١٩٧٨ م . كما أن عدد الناقلات التي كانت تمر بباب المندب قد انخفضت من ٢٧ ناقلة يوميا عام ١٩٦٦ م الى ناقلة واحدة فقط عام ١٩٧٢ م .

ولا شك أن البحر الأحمر سوف يستعيد جزءا كبيرا من أهميته كطريق للبترول بعد انتهاء مشروع توسيع وتعميق المجرى الملاحي لقناة السويس ، الأمر الذي يسمح بمرور الناقلات حمولة ٢٥٠ الف طن بكامل حمولتها والناقلات الأكبر بحمولة مخفضة .

وعلى ذلك يمكن القول بأن للدول العربية بصفة عامة ودول الخليج بصفة خاصة مصالح استراتيجية قوية في البحر الأحمر الذي يعد اقصر واسرع طريق بحرى يربط هذه الدول بالعالم الحر المستهلك للبترول حيث تتم عبره اضخم المبادلات والمعاملات التجارية لذا يلقى البحر الاحمر اهتماما كبيرا من جانب المجموعة العربية ، بهدف تأمين سلامة هذا الطريق الحيوى ، وإبعاده عن كل أشكال الصراع والتوتر ، على اعتبار أن كل ما يحدث في البحر تتأثر به المجموعة العربية ، ولذا فهى شديدة الحساسية لكل ما يمكن أن يؤثر في التوازن القائم في هذا البحر .

وكان طبيعيا إذن أن ينصرف الاهتمام العربى الى المدخل الجنوبى ، حيث تزداد فرص تهديد المجرى الملاحى ، نتيجة لضعف الوحدات السياسية العربية المشاطئة للمدخل الجنوبى ، والشك فى قدرتها على حماية سيادتها الاقليمية بما فى ذلك مياهها الاقليمية التى تعد جزءا من مياه المدخل الجنوبى .

وقد تجلى الاهتمام العربى بهذا المدخل فى عدة مناسبات وبصور شتى ، مثال ذلك الاقتراح الذى بحثه مؤتمر القمة العربى بالرباط بشأن تأجير جزيرة بريم لمصر باعتبارها أبرز القوى العربية بحريا[1] . كما تجلى الاهتمام العربى فى مؤتمر تعز عام ١٩٧٧ م الذى عقد لبحث سبل التعاون المشترك لحماية البحر الأحمر من الاخطار التى تهدده . وتحرص دول الخليج على تقديم المساعدات المالية لدول المدخل الجنوبى الفقيرة وذلك بهدف معاونة هذه الدول على تدعيم مركزها فى هذه المنطقة الحساسة وسد الثغرات التى يمكن أن تنفذ منها القوى العظمى ، خاصة الاتحاد السوفيتى . وفى هذا المجال ، تقوم السعودية والكويت بدور رئيسى ، عن طريق صناديق التنمية المخصصه لمثل هذه المجالات ، حيث تقوم بتقديم المساعدات[2] لمثل هذه الدول فى صورة قروض واستثمارات لتمويل مشروعات وخطط التنمية ، فضلا عن تقديم المنح والمعونات لدعم ميزان المدفوعات . ويلاحظ فى هذا الصدد ، أن تدفق المساعدات التى تقدمها دول الخليج التى تتسم أنظمتها السياسية بالاعتدال ، وترتبط أنظمتها الاقتصادية بدول الغرب ، يوضح أهداف وأغراض هذه المساعدات التى ترمى فى المقام الأول إلى مقاومة التغلغل الشيوعى فى المنطقة وحماية المنطقة من التيارات التقدمية والراديكالية . ولعل ذلك قد يفسر لنا لماذا سحبت السعودية عام ١٩٧٧ م عروضها بشأن مساعدة اليمن الجنوبية ؟ ولماذا تغدق بمساعداتها على اليمن الشمالية

---

(١) جون ديوك انطونى . البحر الأحمر والسيطرة على مدخله الجنوبى . — دراسات الخليج والجزيرة العربية . — العدد ٥ ، ١٩٧٦ م ، ص ص : ١٨٩ — ١٩٦ .

(٢) نائلة صبرة . المساعدات المالية العربية إلى دول البحر الأفريقية . — السياسة الدولية العدد ٥٩ ، يناير ١٩٨٠ م ص ص : ٢٨ — ٣٥ .

لتمويل خطط التنمية وتحمل تكاليف إعادة تسليحها بالأسلحة الأمريكية ؟ ولا شك أن مساعدات دول الخليج كانت أحد العوامل الرئيسية وراء انسلاخ الصومال من المعسكر الشيوعى ، ومحاولة شغل الفراغ الذى تركه السوفيت بعد انسحابهم من الصومال .

ولعل تزايد النفوذ السوفيتى فى منطقة المدخل الجنوبى للبحر الأحمر ، خاصة بعد ظهور النظام الماركسى فى اديس أبابا ، كان أحد العوامل الرئيسية التى دفعت بالسعودية إلى مد خط انابيب البترولاين Petroline الضخم ، الذى سينقل جزءا كبيرا من بترول الخليج إلى ينبع على ساحل البحر الأحمر ، وبالتالى يمكن تفادى مرور جزء كبير من البترول السعودى من خلال مضيق باب المندب فضلا عن مضيق هرمز ، الذى يعد أحد مناطق الاضطراب الساخنة .

٢ – الكتلة الإسرائيلية – الأثيوبية : يمكن القول بأن مطالب كل من إسرائيل وأثيوبيا فى البحر الأحمر ، بدأت تلتقى منذ أن ظهرت بصورة واضحة الدعوة الى جعل البحر الأحمر بحيرة عربية Arab Lake ، كجزء من استراتيجية عربية لوقف نشاط اسرائيل فى البحر الأحمر . حينئذ بات واضحا لدى كل من اسرائيل واثيوبيا – وهما الدولتان الوحيدتان غير العربيتين فى حوض هذا البحر – أن هذه الدعوة تمثل مهديدا لمصالحها القومية الاستراتيجية .[1]

أما بالنسبة لاسرائيل ، فهى على الرغم من أن جبهتها الساحلية على البحر الأحمر لا تزيد عن ١١ كيلو مترا ، الا أنها ترتبط بالبحر الأحمر ، ارتباطا قويا ، وذلك لأنه يمثل بالنسبة لها ، منفذا بحريا رئيسيا تتنفس من خلاله ، باعتبارها دولة شبه محاصرة ، خاصة وأن منفذها المتوسطى ظل عاجزا عن حملها الى المناطق الافرواسيوية حتى تم فتح قناة السويس أمام الملاحة الاسرائيلية . ومن هنا ، كانت مسألة فرض حصار بحرى جزئى أوكلى على منفذها الجنوبى على البحر الأحمر ، تشكل فى نظر صانع القرار الاسرائيلى حالة ترقى الى مستوى

(1) Legum, C. "The Middle East and the Horn of Africa". International Politics in the Red Sea - Middle East Contemporary Survey 1976-77 London, pp. 52-67.

التهديد بالحرب . فالبحر الأحمر يعنى بالنسبة لإسرائيل إمكانية القفز من فوق سور الحصار العربى والوصول الى الدول الأفرو آسيوية لتحقيق التوازن الدبلوماسى المطلوب ، وللوصول للأسواق ومصادر المواد الخام لتخفيف حدة المقاطعة العربية الاقتصادية [1] .

ولا شك أن إسرائيل بعد سيطرتها على مضايق تيران وبعد السماح لها بالمرور عبر قناة السويس ، أصبحت المشكلة الرئيسية التى ما زالت تواجهها تنحصر فى بابا المندب ، الذى يقع بعيدا عن المياه الإقليمية المصرية ، وبالتالى يخرج عن حيز الصلاحيات القانونية التى تعاملت مصر بموجبها وهى توقع اتفاقات التسوية مع اسرائيل .

وعلى الرغم من أن مصر هى وحدها التى توصلت إلى تسوية مع إسرائيل ، وعلى الرغم من معارضة بقية الدول العربية لهذه التسوية ، إلا أن مسألة فرض حصار بحرى على إسرائيل عن طريق غلق باب المندب فى وجه سفنها ، أصبح أمرا مشكوكا فى إمكانية حدوثه ، نظرا لعدم وجود قوة بحرية بخلاف مصر قادرة على فرض هذا الحصار ، وتحمل نتائج ومسئولية هذا الحصار .

وينبغى الإشارة إلى أن باب المندب قد فقد بعض أهميته بالنسبة لإسرائيل ، بعد قيام الثورة الإسلامية فى إيران وحظر تصدير البترول الايرانى إليها . فإسرائيل تعتمد الآن على الولايات المتحدة ومصر فى الحصول على احتياجاتها البترولية ، بعيدا عن مخاطر المرور بباب المندب .

وعلى الرغم من أهمية باب المندب بالنسبة لإسرائيل ، إلا أنه ظل لفترة طويلة بعيدا عن اهتمامها الفعال ، حتى أثناء اعتمادها على البترول الايرانى . وقد ظل هذا الوضع حتى عام ١٩٧١ ، حين قامت مجموعة من الفدائيين بمهاجمة ناقلة البترول الليبيرية (كورال سى) أثناء مرورها بباب المندب متجهة إلى ميناء إيلات ولعل هذا الحادث كان دافعا قويا لإسرائيل لكى تتواجد فى منطقة

---

(١) محمود توفيق . الجغرافيا السياسية لاسرائيل ، المصدر السابق ص ١٧٦ .

المدخل الجنوبى للبحر الأحمر بصورة أكثر فعالية لتأمين مصالحها فى هذا الممر الحيوى . لذا فقد قامت إسرائيل عام ١٩٧٢ باحتلال جزيرة ظقار*، وأقامت عليها قاعدة للاتصالات ، تضم شبكة لاسلكى ورادارا ، مستغلة فى ذلك ، الارتفاع الشاهق الذى يتميز به سطح الجزيرة الصخرية (٦٢٣ مترا) ، الأمر الذى يجعلها نقطة جيدة لمراقبة ورصد التحركات البحرية فى منطقة المدخل . كما أقامت إسرائيل قاعدة بحرية فى الطرف الجنوبى الشرقى من جزيرة فاطمة ، التى تقع على مسافة ٦٠ كيلو مترا شمال غرب جزيرة بريم ، وهى قاعدة صغيرة لخدمة زوارق الطوربيد الخفيفة ، ذات الغاطس المحدود ، والتى تلائم العمل فى البيئة البحرية للمدخل الجنوبى ، ومهمة هذه الزوارق حراسة السفن التجارية التى تحمل بضائع إسرائيلية فى منطقة المدخل . كما أقامت إسرائيل قاعدتين جويتين فى شمال غرب أريتريا [1] .

أما أثيوبيا ، فإن البحر الأحمر بالنسبة لها ، هو المنفذ الوحيد الذى يربطها بالعالم الخارجى . وتعتمد اثيوبيا فى نفاذها إلى البحر على موانىء الساحل الاريترى المتمثلة فى مصوع وعصب ، فضلا عن ميناء جيبوتى . ومع دخول جيبوتى فى عضوية الجامعة العربية ، أصبحت أثيوبيا تعتمد اعتمادا رئيسيا على منافذها البحرية فى اريتريا . وهنا يبرز التحدى الجيوبوليتكى الرئيسى الذى يواجه اديس ابابا ، حيث يطالب سكان إقليم أريتريا بانفصالهم عن جسم الدولة . ويستند سكان أريتريا فى مطلبهم إلى أن اتحادهم الفيدرالى مع أثيوبيا قد تم دون موافقتهم . وبصورة تتعارض مع إحساسهم بهوية مستقلة ، لذا فهم يطالبون بحقهم فى تقرير مصيرهم حتى لو اضطرهم الأمر الى استخدام القوة . [2] .

* على الرغم من كل محاولات الإخفاء والتمويه التى اتبعتها إسرائيل لإخفاء أمر قاعدة ظقار، كتحدث أفراد القاعدة باللغة العربية وعدم ارتدائهم للزى العسكرى ، الا أن هذه القاعدة لم تعد على مستوى السرية ، خاصة بعد اعترافات الجاسوس الإسرائيلى باروخ مزراحى فى صيف عام ١٩٧٢ أمام سلطات اليمن الجنوبية . يمكن مراجعة : محمد عبد الفتاح . المصدر السابق .

(١) عبد الله النفيسى . المصدر السابق .

(٢) نفس المصدر .

وانفصال إقليم أريتريا يعنى جيوبوليتكيا ، عودة دولة اثيوبيا ، كما كانت راهبة داخل ديرها التاريخى القديم ، فوق هضبة الحبشة ، كدولة داخلية مغلقة . ومن هنا ، فإن مقاومة هذه النزعة الانفصالية كانت دائما تشكل خطا ثابتا فى الاسعراتيجية الاثيوبية ، سواء فى عهد اثيوبيا الامبراطورية أو اثيوبيا الثورة . ويأتى تمسك اديس ابابا بهذا الخط على الرغم من الأضرار والخسائر الجسيمة التى تلحق بالدولة من جراء الثورة الأريترية ، التى تستنزف ما يقرب من ثلث ميزانية الدولة .

وتلتقى مصالح إسرائيل بمصالح اثيوبيا ، حين يصبح العرب هم العدو المشترك ، الذى يجب أن يحذره كل منهما ، فالعرب فى صراع تقليدى مع إسرائيل بشأن فلسطين ، والعرب هم أيضا الذى يساندون الشعب الأريترى والصومالى ضد اديس ابابا ، كجزء من دعوهم بجعل البحر الأحمر بحيرة عربية .

وقد اتخذ التلاقى الاسعراتيجى بين اسرائيل واثيوبيا ، صورا مختلفة من التنسيق والتعاون ، فانفصال اريتيريا وتوجهها صوب العرب ، كما فعلت جيبوتى ، يعنى إحكام العرب قبضتهم على المدخل الجنوبى للبحر الأحمر ، لذا تقوم اسرائيل بدعم اثيوبيا فى مختلف المجالات الاقتصادية والعسكرية ، حتى لو اتفقت فى هذا الأمر مع موسكو .

ولا شك أن أهمية ساحل أريتريا وثقله الاستراتيجى بالنسبة لمنطقة المدخل ، أدت إلى تعقيد المواقف الجيوبوليتكية فى المنطقة ، ذلك أن موقع اريتريا الاسعراتيجى الحاكم قد جعل مصالح ومواقف كل من تل أبيب – الحليف التقليدى للغرب – تتفق ومواقف كل من الاتحاد السوفيتى وكوبا إزاء أديس أبابا ، فمن المناظر المألوفة فى مطار أديس أبابا أن تشاهد الطائرات الإسرائيلية والسوفيتية تقف جنبا إلى جنب على أرض المطار ، حيث تنشط جميعها فى نقل الإمدادات والذخائر للقوات الأثيوبية ، التى تقاتل من العمرا فى شمال أريتريا إلى بيل فى جنوب أو جادين . كما أن موقع أريتريا ، الهام قد أجبر واشنطن على

عدم فقد الأمل فى عودة أثيوبيا إليها رغم تحولها إلى اليسار الماركسى ، وعدم اتخاذ موقف معاد صريح ضد اديس ابابا ، مثلما فعلت مع الصومال ، حيث تجاهلت طلبات تسليحها رغم انسلاخها من العربة السوفيتية .

ثانيا : قوى الدائرة الخارجية Outer Circle : فى ظل الاستقطاب الثنائى Bipolarization الذى لا يزال منذ انتهاء الحرب الثانية حقيقة سارية تحكم العالم وتوجه مساره . فإنه يمكن دراسة المطالب العالمية فى المدخل الجنوبى وتحديد المواقف . والتمييز بينها فى ضوء حقيقة هذا الانقسام القائم بين المعسكرين . مع ضرورة الاهتمام بالتميز كعلامة مميزة خارج نظام الاستقطاب الثنائى .

١ - الكتلة الغربية : ظل المدخل الجنوبى للبحر الأحمر . لفترة طويلة . أحد مناطق النفوذ التقليدية للغرب ، وذلك منذ أن كان البحر الأحمر طريقا للتوابل ، وحتى أصبح شريانا للبترول . وقد جاء ذلك ، بحكم الطبيعة الجزرية أو شبه الجزريه التى أتاحت لدول الغرب ، فرصة الخروج المبكر إلى مجال الاستعمار ، والتفوق كقوى بحرية كبرى . ولهذا ظلت منطقة المدخل الجنوبى منذ القرن السادس عشر حكرا لدول أوروبا الغربية ، التى احكمت قبضتها على معظم شرايين المواصلات العالمية . فقد تناوب السيطرة على منطقة المدخل الجنوبى كل من البرتغال وهولندا وفرنسا وانجلترا وايطاليا .

ومع تراجع الاستعمار التقليدى عن هذه المنطقة الحيوية ، بتراجع انجلترا عن عدن عام ١٩٦٧ م وتراجع فرنسا عن جيبوتى عام ١٩٧٧ م ، حدث فراغ ، أتاح الفرصة لقوى المعسكر الشرقى أن تتقدم لشغله ، وهو الذى كان حكرا تقليديا للغرب .

والمدخل الجنوبى للبحر الأحمر فى الاستراتيجية الغربية ، يعنى الصمام الذى يتحكم فى مسار الحركة عبر أقصر وأسرع طريق يربط دول الغرب بالمحيط الهندى . فالغرب الذى يعانى عجزا كبيرا فى الطاقة يرتبط استراتيجيا بالمحيط الهندى ، الذى يبرز كمستودع رئيسى للبترول ، فى حين يبرز البحر الأحمر

كطريق رئيسى لهذا البترول . فاليابس الذى يحاصر مياه النصف الشمالى للمحيط الهندى ولا يترك لهذه المياه سوى ممرات مائية ضيقة ، تنتج آباره مايقرب من ٢٤٫٧٥٥٫٠٠٠ برميل يوميا ، أى ما يوازى ٤١٫٣٪ من إنتاج العالم عام ١٩٧٧ م[1] . كما تضم صخور هذا اليابس نحو ٤١٥٫٨ بليون برميل ، أى ما يعادل ٦٤٫٣٪ من الاحتياطى العالمى .[2] .

واعتماد الغرب على بترول المحيط الهندى والذى يتراوح بين ٥٠ ، ٧٠٪ من جملة استهلاك غرب أوروبا واليابان والولايات المتحدة ، ليس فقط لتشغيل المصانع وتدفئة المنازل ، بل يتعدى ذلك إلى اعتماد الاقتصاد الغربى على استثمارات البترو دولار ، حيث تسيطر الشركات الأمريكية وحدها على أكثر من ٨٠٪ من إنتاج البترول فى الخليج وشبه الجزيرة .[3] .

وعلى ذلك يمكن القول ، بأن المحيط الهندى عاد يحظى من جديد بمكانة هامة فى الاسراتيجية الغربية ، بوصفه قاعدة عامة للتحكم فى منابع البترول وأحكام السيطرة عليها ، فضلا عن التحكم فى الطرق التى يسلكها البترول وهو فى طريقه إلى الغرب ، سواء كان هذا الطريق من خلال باب المندب أو عن طريق الكاب .

ونظرا للطبيعة الاوقيانوجرافية لمنطقة حوض البحر الأحمر ومدخله الجنوبى ، والتى لا تجعل من هذه المنطقة ميدانا مثاليا لمركز القطع البحرية الكبيرة ، لاسيما حاملات الطائرات والغواصات ، فقد لجأ الغرب ممثلا فى الولايات المتحدة إلى الاعتماد على الانظمة التقليدية المحافظة وعلى تحالف البترو- دولار . كأداة للمحافظة على مصالحه الاسراتيجية ، سواء بالنسبة للمنابع أو الطرق . وتأتى هذه السياسة ضمن نظرية جوام Guam ، التى أفصح عنها الرئيس الأمريكى نيكسون فى يوليو ١٩٦٩ م .[4] وترتكز هذه السياسة على التمسك بالمواقع التى

---

(١) منظمة الأقطار العربية المصدرة للبترول ، المصدر السابق ص ٦٠ ، جدول ٢٠ .

(٢) نفس المصدر ، ص ٥٨ جدول ١٩ .

(3) Labrousse, H., op. cit., p. 38.

(4) Ibid p. 63.

حصلت عليها الولايات المتحدة فى الدول الواقعة على المحيط الهندى ، والتى تتيح لواشنطن الإشراف على إنتاج البترول فى الخليج وشبه الجزيرة ، وضمان تصريفه عبر السويس ورأس الرجاء ومضيق ملقا . ومن بين وسائل تنفيذ هذه السياسة ، الاعتماد على الدول الصديقة ، وعلى بعض المفاهيم السياسية الخاصة ، التى ثبت خطأ كثير منها ، ففى عهد « ايزنهاور » مثلا ، شجع « دالاس » الانقلابات العسكرية ، لاعتقاده بأن العسكرين هم دائما تقدميون ويمينيون . وقد ثبت خطأ هذا المفهوم ، حيث غالبا ما ينتمى العسكريون فى الدول النامية إلى الطبقات الكادحة العاملة ، لهذا فهم يميلون إلى اليسار فى مواقعهم السياسية ، ويرفضون اليمين كموقف اجتماعى تفرضه البيئة وظروف النشأة ، والماضى المثقل بالفقر والفاقة . وفى عهد الرئيس «كارتر» ، حاول مستشاره برزيزنسكى Brzeziniski ان يستبدل فكرة الأنظمة العسكرية بفكرة الانقلابات الجديدة ، عن طريق رجال الدين ، الذين يمثلون بطبيعة معتقداتهم ، أقصى اليمين وأقصى العداء للشيوعية . ولهذا مثلا جاء تأييدهم للإمام « آية الله الخمينى » فى منفاه بباريس وبالحركة الدينية المرتبطة به ، باعتبارها حركة وطنية ، لا تخلط بين الدين والسياسة . وحين وصل « الخمينى » الى السلطة وظهر موقفه المعادى للولايات المتحدة ، كان الوقت قد فات بالنسبة للتراجع ، ففقدت الولايات المتحدة الشاه والخمينى معا .

ولا شك أيضا أن اعتماد الغرب على الدول الصديقة المحافظة ، يشكل فى حد ذاته ثغرة فى الاستراتيجية الغربية فى المنطقة ، حيث ان هذه السياسة تعتمد على عوامل وظروف سياسية ، تبقى عرضة للتغير من وقت لآخر ، خاصة أن النظم القائمة فى المنطقة ، غير مستقرة ، ومعرضة دائما للتيارات القومية والراديكالية ، بحكم الموقع البحرى المفتوح .

ولعل هذه الثغرات هى التى أدت الى انحسار نسبى للنفوذ الغربى عن المدخل الجنوبى للبحر الأحمر ، الذى يخضع حاليا للنفوذ السوفيتى . فقد تحولت عدن الى اليسار الماركسى بمجرد انسحاب بريطانيا ، كما تحولت اديس ابابا بمجرد

سقوط نظام « هيلاسيلاسى » بعد أن كانت أثيوبيا تعد أكبر قاعدة للنفوذ الغربى فى المنطقة . ولم يبق للغرب فى منطقة المدخل الجنوبى سوى نفوذ محدود فى جيبوتى والصومال .

وعلى الأرجح ، فليس للولايات المتحدة الأمريكية أية قواعد فى الوقت الحاضر بمنطقة المدخل الجنوبى للبحر الأحمر ، فقد فقدت قواعدها الحربية فى اثيوبيا بعد انتهاء أجل معاهدة الدفاع المشترك بين واشنطن واديس ابابا فى عام ١٩٧٨ م . وكانت هذه القواعد تتمثل فى قاعدة مصوع البحرية ، التى كانت تقوم بخدمة الأسطول السابع الأمريكى ، بالإضافة إلى قاعدة كاجنيو Kagnew بالقرب من أسمرة ، والتى كانت تعد أكبر محطة اتصالات عسكرية للولايات المتحدة خارج حدودها ، وهى تستخدم الآن كمحطة لتقوية الإرسال الإذاعى والتليفزيونى عن طريق الأقمار الصناعية . وفى مقابل ذلك ، قامت وشنطن بانشاء محطة جديدة للاتصالات العسكرية والبحرية .[1] فى جزيرة ديجوجارسيا Diego Garcia البريطانية فى وسط المحيط الهندى . وقد أعلن فى ٥ فبراير عام ١٩٧٤ م عن اتفاق بين انجلترا والولايات المتحدة يقضى بالسماح للولايات المتحدة بتدعيم المنشآت الحربية على الجزيرة لاستقبال السفن والطائرات الحربية .[2] .

ويبدو أن الولايات المتحدة الأمريكية قد بدأت التخلى عن موقفها السلبى من الصومال ، حيث أعلن رسميا فى فبراير ١٩٨٠ م[3] عن موافقة كل من الصومال وكينيا وسلطنة عمان على تقديم القواعد العسكرية بصورة منتظمة ، وإمكانية احتفاظ واشنطن بكميات ء د دة من المعدات والتجهيزات العسكرية داخل أراضى هذه الدول . وفى مقابل ذلك ، فإن الولايات المتحدة ستقدم معونات عسكرية لحكومات هذه الد ل الثلاث .

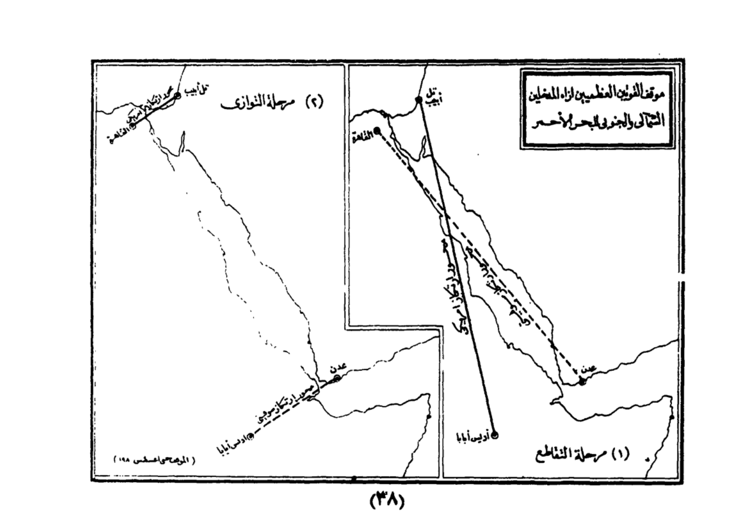
(1) "Indian Ocean" .- Africa Contempor , Record 1974-75, pp. C 44-C. 49
(2) Ibid.
(3) International Herald Tribune, February, 13, 1980

والجدير بالملاحظة ، أن تزايد النفوذ السوفيتي القائم الآن فى منطقة المدخل الجنوبي للبحر الأحمر ، والذى يصل إلى حد الانفراد بالسيطرة عليه ، يقابله تزايد واضح للنفوذ الأمريكي فى منطقة المدخل الشمالى للبحر الأحمر ، بعد نجاح أمريكا فى إنهاء حالة الحرب بين مصر وإسرائيل ، وتزايد الوجود العسكرى الأمريكى فى مصر ، بعد التسهيلات العسكرية الواسعة التى حصلت عليها هناك. يعنى هذا أن صورة الصراع بين المعسكرين الكبيرين فى حوض البحر الأحمر تحولت من حالة اقتسام المواقع على جانبي المدخل الشمالى والجنوبي الى اقتسام المدخلين ، بانفراد الغرب بالمدخل الشمالى وانفراد الشرق بالمدخل الجنوبي . أى أن محاور النفوذ والسيطرة على المدخلين قد تحولت من حالة التقاطع إلى حالة التوازى . وسواء كان النفوذ الأمريكى - السوفيتى فى حالة التقاطع أو التوازى فهو لايعدو فى النهاية إلا أن يكون نوعا من الوفاق (خريطه رقم ٣٨)

٢ - **الكتلة الشرقية** : يمكن القول بأن الوجود السوفيتى فى المحيط الهندى ، لايجاوز نهاية الستينات ، شأنه فى ذلك ، شأن بقية وجوده فى البحار العالية الدافئة . فالاتحاد السوفيتى ظل إلى بداية الستينات ، قانعا بنفسه كقوة برية Land Power حتى وقعت أزمة الصواريخ الكوبية عام ١٩٦٢ م ، والتى انتهت بتراجع السوفيت تحت تهديد الحصار البحرى الذى فرضته قطع الأسطول الثانى الأمريكى .

وخرج الاتحاد السوفيتى من أزمة كوبا ، مقتنعا أكثر من أى وقت مضى ، بفكرة الأدميرال الفريد ماهان Mahan A. عن أن القوة البحرية ، هى سبيل السيطره على العالم ، والانتقال من مرحلة القوة الإقليمية ، إلى مرحلة القوة العالمية ، وذلك لما تمتاز به القوة البحرية من المرونة فى الحركة ، والقدرة على المناورة ، بعيدا عن قيود اليابس والتزاماته . وانطلاقا من هذا الاقتناع ، بدأ الاتحاد السوفيتى يركز على تدعيم القوة البحرية ، بحيث اصبح الردع بالقوة البحرية ، عنصرا أساسيا فى الاستراتيجية السوفيتية .

ويستمد المدخل الجنوبي للبحر الأحمر أهميته فى الاستراتيجية السوفيتية من


موقف القوتين العظميين ازاء المدخلين
الشمالي والجنوبي للبحر الأحمر
(١) مرحلة التقاطع
تل أبيب
القاهرة
عدن
أديس أبابا
محور ارتكاز أمريكي
محور ارتكاز سوفيتي
(٢) مرحلة التوازي
تل أبيب
القاهرة
عدن
أديس أبابا

(٣٨)

كونه نقطة اختناق ، تتحكم فى الحركة عبر البحر الأحمر ، الذى يعتبر ، أقصر وأسرع طريق إلى المحيط الهندى[1]. فطريق البحر الأحمر يوفر حوالى ٧٠٪ من طول الرحلة التى تستغرقها السفن السوفيتية من البحر الأسود إلى المحيط الهندى عن طريق رأس الرجاء .

وللمحيط الهندى أهمية بارزة فى الاستراتيجية السوفيتية ، يمكن حصرها فى النقاط التالية :

١ – تتحكم مياه المحيط الهندى ، فى مجموعة من أهم الممرات المائية فى العالم ، التى تربط بحريا ، بين قواعد الارتكاز السوفيتية الواقعة على المحيط الهادى والبحر الأسود .• .

٢ – تقويض القوة الاستراتيجية للغرب ، وذلك بالضغط العسكرى على الدول الخليفة فى المنطقة ، خاصة الدول البترولية منها ، وتهديدها الدائم بالخطر ، بغرض إجبار هذه الدول على فك ارتباطها بالغرب ، للخروج من دائرة التهديد بالخطر .

٣ – تأمين سلامة اليابس السوفيتى ، أمام خطر التهديد النووى المتمركز فوق سطح مياه المحيط الهندى ، وفى أعماقه ، وذلك بعد أن أدخلت الولايات المتحدة ، منذ منتصف الستينات ، نظام التسليح البحرى النووى ، الذى يقوم على الصواريخ بولاريس Polaris وبوسيدون Poseidon حيث يمكن لهذه الصواريخ ، أن تنطلق من الغواصات ، حتى لو تعرضت هذه الغواصات للإغراق .

٤ – الحد من التغلغل الصينى فى المحيط الهندى ، الذى يشكل بالنسبة للسوفيت

---

(1) Spencer, J. op. cit.,

• تتمثل أهم القواعد البحرية السوفيتية على ساحل المحيط الهادى ، فى قاعدتى فلادى فوستوك Vladivostok وبتروبافلوفسك كامتشاتكى Petro Pavlovsk Kamchatsky اما قاعدة سفا ستبول Sevastopol فهى تعد أهم القواعد الاستراتيجية على البحر الأسود . يمكن مراجعة :
Newsweek, February 21 / 1977

تحديا رئيسيا ، واستكمال الحصار السوفييتي المضروب حول الصين ، حيث يمثل المحيط الهندى أساس هذا الحصار .

٥ – حماية خطوط الملاحة التجارية السوفيتية فى المحيط الهندى من ناحية وتهديد خطوط الملاحة التجارية الغربية من ناحية أخرى .

٦ – الحد من النفوذ الأمريكى فى المحيط الهندى ، والتقليل من فاعلية التأثير السياسى للأسطول السابع خلال الأزمات الطارئة فى المنطقة ، وذلك بغرض تحقيق نفوذ سياسى سوفييتى ، من خلال القوة البحرية ، وتوسيع نطاق العلاقات التجارية مع الدول النامية فى المنطقة .

٧ – تدعيم النفوذ السوفييتى فى الدول المنتجة للبترول وتهيئة المناخ العام ، لتحول الاتحاد السوفييتى من دولة مصدرة للبترول إلى دولة مستوردة له . ويرجع احتمالات هذا التحول تدهور انتاج حقول بحر قزوين وانخفاض الاحتياطى المؤكد للبترول السوفييتى من ٨٠ بليون برميل عام ١٩٧٣م الى نحو ٧٥ بليون برميل عام ١٩٧٧م .[١]

ويأتى هذا التدهور فى وقت يزداد فيه استهلاك البترول ، سواء فى الاتحاد السوفييتى أو فى دول الكوميكون ، التى يلتزم الاتحاد السوفييتى بتزويدها بحاجتها من البترول ، فضلا عن كوبا ، إلى جانب ضرورة قيام السوفيت بتنفيذ تعهداتهم ، فيما يتعلق بتزويد بعض الدول الغربية بالبترول كايطاليا وألمانيا الاتحادية واسترالیا . ويعتمد السوفيت على صادراتهم البترولية إلى هذه الدول لغربية للحصول على العملات الصعبة ، اللازمة لتمويل صفقات القمح لأمريكية . ويشير تقرير للاستخبارات المركزية الأمريكية[٢] إلى أن الاتحاد لسوفييتى سيبدأ فى التوسع فى استيراد البترول قبل حلول عام ١٩٨٥ .

وعلى ذلك ، فقد كان من الضرورى أن يتواجد الاتحاد السوفييتى فى المحيط

---

(١) منظمة الأقطار العربية المصدرة للبترول . المصدر السابق ، ص ٥٩ ، جدول ١٩ .

(2) "Inside The U.S.S.R. - Time: Special Issue, June 23, 1980

الهندى فى وقت كانت فيه قناة السويس مغلقة ، واستمرت هكذا لفترة طويلة ، لأن مصلحة الولايات المتحدة كانت تقتضى ذلك . وحين نجح السوفيت فى تفادى طريق القناة المغلق والنفاذ إلى المحيط الهندى عن طريق العراق والخليج العربى ، كان لابد أن تسعى الولايات المتحدة إلى إعادة فتح القناة لتخفيف الضغط السوفيتى عن منطقة الخليج الحيوية .

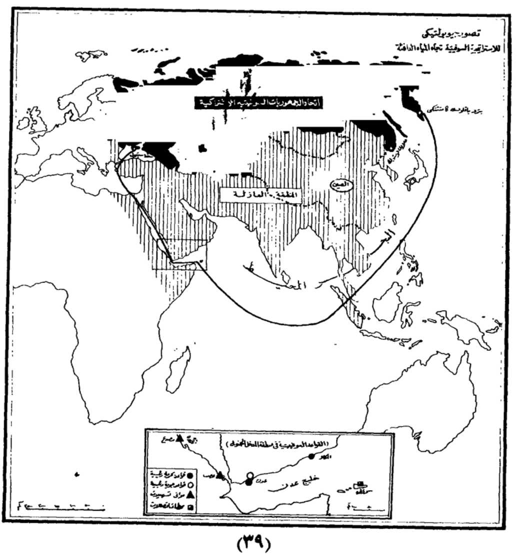
وانطلاقا من أهمية المسطح المائى الدافىء ، الذى يربط بين الموانىء والقواعد السوفيتية على المحيط الهادى من ناحية ، والبحر الأسود من ناحية أخرى ، فإن الباحث يتصور بأن الاتحاد السوفيتى سيوالى التركيز بكل ثقله كقوة بحرية على هذا البحر المحيط ، وذلك لتأمين وضمان هذا الاتصال البحرى الحيوى ، الذى ترتبط به مجموعة من المصالح الاستراتيجية الهامة (خريطه رقم ٣٩)

وتحقيق السيطرة السوفيتية على البحر المحيط (البحر الأسود ، البحر الأحمر ، الخليج العربى ، بحر الصين وبحر اليابان) يعنى بالمفهوم الجيوبولتيكى ، تحويل اليابس السوفيتى إلى جزيرة عالمية ، على اعتبار أن اليابس الفاصل بين الاتحاد السوفيتى والبحر المحيط يشكل المجال الحيوى للاتحاد السوفيتى (خريطه رقم ٤١) .

وبافتراض صحة هذا التصور الجيوبوليتكى ، فإن الاتحاد السوفيتى سوف يضع على رأس مطالبة الاستراتيجية ، ضرورة تطويق واحتواء الوحدات السياسية ، التى تعزل الأراضى السوفيتية عن البحر المحيط .

ولكى يحقق السوفيت سيطرتهم على البحر المحيط ، لابد أن يدعم وجوده بالقرب من نقط الاختناق ، التى تكتنف هذا النطاق المائى والمتمثلة فى : المضايق التركية ، قناة السويس ، باب المندب ومضيق ملقا ، وهنا تأتى أهمية المدخل الجنوبى للبحر الأحمر فى الاستراتيجية السوفيتية .

واذا كان الاتحاد السوفيتى قد انحسر نفوذه فى الوقت الحاضر عن المدخل الشمالى للبحر الأحمر – بالرغم من محاولاته لطرق هذا الباب من ليبيا – فإن


تصور جيوبولتيكى
للاستراتيجية السوفيتية تجاه المياه الدافئة
اتحاد الجمهوريات السوفيتية الاشتراكية
المنطقة العازلة
الصين
(القواعد السوفيتية فى منطقة المدخل الجنوبى)
خليج عدن
عدن
قواعد بحرية رئيسية
قواعد جوية رئيسية
مرافئ تسهيلات
محطات اتصالات

(٣٩)

الاتحاد السوفيتى قد نجح بامتياز فى تدعيم نفوذه وسيطرته على المدخل الجنوبى للبحر الأحمر.

ويحتفظ الاتحاد السوفيتى بقاعدة ضخمة فى عدن ، وهى تضم قاعدة (بين الجبلين) الجوية ، وقاعدة (التواهى) البحرية ، فضلا عن قاعدة بحرية وجوية فى المكلا . كما تفيد بعض التقارير الاوربية[1] عن قيام السوفيت ببناء محطات للمراقبة الاليكترونية ومركز للاتصالات فوق جزيرة سوقطره . وتحتفظ كوبا أيضا بقاعدة عسكرية فى اليمن الجنوبية ، تضم مطارا حربيا ، ومركزا لتدريب القوات الخاصة بمنطقة يافع السفلى بالرميلة .

واستطاع السوفيت تدعيم وجودهم على الجانب الافريقى من المدخل الجنوبى ، وقد بدأ هذا الوجود فى الصومال ، حينما عقد معاهدة صداقة وتعاون بينه وبين الصومال عام ١٩٧٤ م ، مستغلا حاجتها إلى الدعم العسكرى فى صراعها مع اثيوبيا حول إقليم أوجادين . واستطاع السوفيت من خلال هذه الصداقة ، أن يقيموا قاعدة بحرية فى بربرة ، مع حصولهم على تسهيلات بحرية وجوية فى مقديشيو .

وبمجىء نظام يسارى فى اديس ابابا عام ١٩٧٤ م ، اكتمل للسوفيت تحقيق السيطرة على الجانب الأفريقى من المدخل الجنوبى للبحر الأحمر ، وأصبح هناك تكتل يسارى فى المنطقة يضم عدن ومقديشيو واديس ابابا . وقد حاول السوفيت تدعيم هذا التكتل لمواجهة الخلافات القائمة بين اديس ابابا ومقديشيو ، وذلك بإعطائه شكل التحالف الإقليمى ، فيما يسمى بالسلام السوفيتى Pax Sovietica . ولكن سقوط الصومال من هذا التحالف قد أضعف من قوة هذا التكتل اليسارى .

ولا شك أن خروج الصومال من دائرة النفوذ السوفيتى ، قد أضعف من سيطرة السوفيت على هذه المنطقة الاسراتيجية ، ولكن مع ذلك فإنه لوكان على الاتحاد السوفيتى أن يختار بين الصومال واثيوبيا فإنه سيختار حتما الثانية ، لثقل

(1) Ibid.

موضعها فى المنطقة ، ولموقعها الذى جمع بين خصائص الموقع البحرى والموقع البرى ، فأثيوبيا تشرف بجبهة بحرية طويلة على المدخل الجنوبى ، فضلا عن تحكمها فى جزء كبير من منابع نهر النيل ، وهو الأمر الذى يمكن استخدامه كعامل ضغط على دول الساحل العربى للبحر الاحمر ، ممثلة فى كل من السودان ومصر. بل أن هذه الخاصية تتيح للإتحاد السوفيتى عن طريق اديس أبابا ، طرق الباب الشمالى للبحر الأحمر بالضغط على مصر عن بعد .

ويتمتع الاتحاد السوفيتى بتسهيلات بحرية فى كل من ميناءى عصب ومصوع على ساحل أريتريا ، كما يقوم بتجهيز إحدى جزر أرخبيل دهلك لاستخدامها كقاعدة بحرية فى جنوب البحر الأحمر.

٣ – الصين : يمكن القول بأن الصين تكاد تكون الدولة الكبرى الوحيدة الواقعة خارج نطاق الاستقطاب الثنائى ، والتى تلعب دورا مميزا فى منطقة المحيط الهندى – بما فى ذلك منطقة المدخل الجنوبى للبحر الأحمر – كأحد رؤوس المثلث الاسراتيجى الذى يؤثر بوضوح فى المنطقة .

وتحاول الصين النفاذ إلى المنطقة من خلال الثغرة التى خلقها نظام الردع النووى بين المعسكرين العملاقين ، وما ترتب عليه من انفراج ثم وفاق ، يقوم على احتواء الصراعات والتوترات الدولية بوسيلة التفاهم والاتفاق بين موسكو وواشنطن .

والمدخل الجنوبى للبحر الأحمر فى مفهوم الاسراتيجية الصينية يعنى البوابة التى ينفذ منها الاتحاد السوفيتى إلى المحيط الهندى ، لإحكام دائرة الحصار حول الصين الشعبية من ناحية الجنوب والغرب . لذا ، فإن هدف الصين يتمثل فى الحد من النفوذ السوفيتى فى منطقة المدخل الجنوبى على أمل غلق هذه البوابة فى مراحل تالية أمام التغلغل السوفيتى فى المحيط الهندى .

والصين الشعبية فى محاولتها لتحقيق هذا الهدف تسعى إلى التحالف مع دول أوروبا الغربية ، التى تنتهج سياسة يغلب عليها الطابع الاوروبى على الطابع الاطلنطى . وتطرح الصين لهذا التحالف فكرة إنشاء محور دولى قوامه العالم

الثالث وأوروبا الغربية ، الذى أطلق عليه الصينيون اسم « العالم الثانى » ، وذلك للوقوف بوجه العالم الأول ، الذى يضم الولايات المتحدة والاتحاد السوفيتى ، باعتبارهما يمثلان الإمبريالية والرأسمالية والاشتراكية العالمية . وفى سبيل تحقيق هذا الهدف أيضا ، قام الزعيم الصينى « تنج سياوبنج » فى مطلع عام ١٩٧٩ م بطرح استراتيجية جديدة ، تقوم على أساس تشكيل جبهة دولية عريضة تناصب موسكو العداء ، بحيث تكون الصين والولايات المتحدة نواتها السياسية .

وتعتمد السياسة الصينية فى منطقة المدخل الجنوبى على بذل المساعدات الفنية التى تحتاجها دول المنطقة المتخلفة ضمن مشروعات التنمية ، كإنشاء الطرق والمصانع وبناء المستشفيات ، وتكاد تشمل هذه المساعدات كل دول المدخل الجنوبى تقريبا بما فى ذلك الدول التى يحتفظ الاتحاد السوفيتى بوجود قوى بها ، كاثيوبيا واليمن الجنوبية . ولكن الشىء المؤكد حتى الآن أن الوجود الصينى فى هذه المنطقة لا يقاس بحجم الوجود الأمريكى أو السوفيتى ، وقد يرجع ذلك إلى عدم وجود استراتيجية صينية واضحة المعالم بالنسبة لهذه المنطقة[1] ، لأن موقف الصين لا تحدده إلا ضرورة داخلية وخوف حقيقى من الاحتواء السوفيتى .

* * *

---

(1) Labrousse, H., op. cit., p. 108

خاتمة

نحو تصور لمستقبل
المدخل الجنوبي للبحر الأحمر

خاتمة

نحو تصور لمستقبل منطقة المدخل الجنوبى للبحر الأحمر :

بناء على كل ما تقدم ، فإنه يمكن القول بأن المدخل الجنوبى للبحر الأحمر قد توافرت له المزايا والخصائص الجغرافية السياسية التى جعلته دائما مطلبا أثيرا ، ونقطة ارتكاز ، تتحرك حولها صراعات القوى الكبرى ومواجهاتها ومناوراتها ، وحلبة للتنافس فيما بينها ، تحقيقا لمصالحها الايدولوجية والاقتصادية والسياسية والعسكرية المعقدة والمتزايدة . لذا كان تاريخ المدخل الجنوبى للبحر الأحمر اختزالا مثاليا لجزء كبير من تاريخ العلاقات الدولية ، التى تقوم منذ القدم على توازن القوى بين الدول صاحبة النفوذ ، سواء كان هذا التوازن بسيطا Simple Balance أو توازنا مركبا Multiple Balance .

ولا شك أن محاولة بناء تصور لمستقبل منطقة المدخل الجنوبى ، يشكل فى حد ذاته مطلبا محفوفا بالصعاب الموضوعية ، لأن هذا التصور لن يقوم على معطيات محددة وثابتة تقتصر على منطقة المدخل الجنوبى بمفهومه الجغرافى ، بل لابد أن يشمل هذا التصور المدخل الجنوبى من وجهة النظر الجيوبوليتكية الواسعة والمعقدة .

ويتصور الكاتب أن تدهورا سيطرأ على أهمية المدخل الجنوبى للبحر الأحمر فى المستقبل غير البعيد . ويأتى هذا التصور على الرغم من أن كثيرا من الدلائل المطروحة تشير الى عكس ذلك .

فقناة السويس يجرى توسيعها بحيث يمكن لها أن تستعيد جزءا كبيرا من حركة النقل البحرى مما يؤدى إلى انتعاش طريق البحر الأحمر . والاتحاد السوفيتى – وفقا لبعض التوقعات سيدخل قبل نهاية هذا القرن فى عداد الدول المستوردة للبترول ، وبالتالى سوف يزداد اعتماده على بترول الخليج وشبه الجزيرة وعلى

طريق البحر الأحمر ، الذى يمثل بالنسبة له أقصر وأسرع طريق يربط المنطقة الصناعية الرئيسية على البحر الأسود بحقول البترول فى الخليج وشبه الجزيرة . وفى هذا أيضا مؤشر على تزايد أهمية البحر الأحمر ، وزيادة التكالب عليه ، بعد أن يصبح الشريان الرئيسى للبترول سواء للشرق أو للغرب .

وطرح فكرة تدهور أهمية المدخل الجنوبى لا تتعارض مع هذه المؤشرات التى تتناول طريق البحر الأحمر بصفة عامة ، لأن هذه الفكرة تقوم على أساس أنه يمكن الفصل بين المدخل الشمالى والجنوبى بمثل ما يمكن التمييز بين أجزاء من البحر الأحمر بعضها عن بعض .

وفكرة تدهور المدخل الجنوبى للبحر الأحمر مستمدة أساسا من أهمية خاصة يفردها الكاتب لمشروع خط أنابيب البترولاين Petroline • ، الذى سيترتب عليه تغييرات أساسية فى البنية الجيوستراتيجية للبحر الأحمر .

وهذا المشروع من وجهة نظر الكاتب لا تقل أهميته كثيرا عن المشاريع الإنشائية الكبرى التى تناولت بالتغيير وجه الأرض فى هذا الجزء من العالم ، كمشروع قناة السويس الذى أحدث تغييرا جذريا فى حركة النقل البحرى فى العالم . فإذا كانت قناة السويس قد استمدت أهميتها الاستراتيجية من البترول باعتباره يدخل كسلعة أساسية ضمن الشحنات المارة بالقناة ، فإن خط البترولاين هو قناة للبترول بالتخصص . وإذا كانت قناة السويس قد استمدت أهميتها من قدرتها على اختزال المسافة التى كانت تقطعها السفن بالدور ان حول رأس الرجاء ، فان خط البترولاين يحقق اختزالا فى المسافات يصل الى ما يقرب

• يربط هذا الخط - المتوقع الانتهاء منه فى ١٩٨١ م - بين حقول الغوار فى الشرق وميناء ينبع على ساحل البحر الأحمر غربا . ويبلغ طول هذا الانبوت حوالى ١٢١٥ كيلو مترا وقطره ١٢٠ سم ، وتبلغ طاقته حوالى ٥ر٣ مليون برميل يوميا . وقد روعى فى إنشاء هذا الخط دفن الأنبوت تحت الأرض لتجنب أى محاولات تخريبية . ويتخلل الخط من أبقيق إلى ينبع ١٢ محطة ضخ . يمكن مراجعة :

- المدينة المنورة . - العدد ٤٧٥٥ . - الثلاثاء ١ محرم ١٤٠٠ هـ .

- Saudi Business & Arab Economic Report, No. 35, November 30, 1979

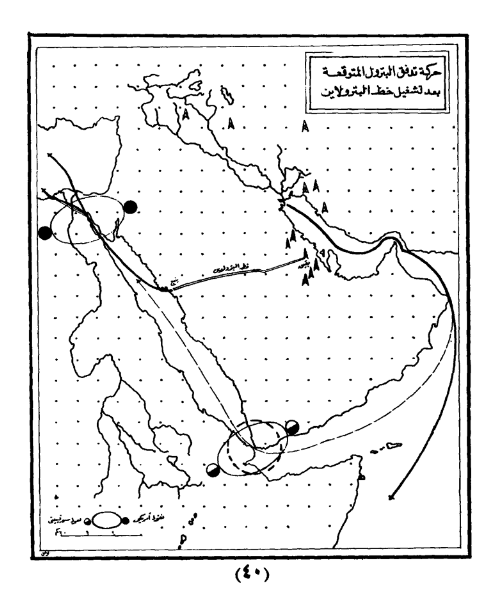
من ٤٧٠٠ كيلو متر من طول المسافة التى تقطعها الناقلات بالدوران حول شبه جزيرة عدن .

ولأن مشروع البترولاين يعتمد على قناة السويس وخط سوميد فى تصريف البترول الذى يحمله هذا الخط ، فإنه من الواضح أن هذا المشروع سيكون بمثابة « حقنة تخدير » للنصف الجنوبى من البحر الأحمر – بما فى ذلك باب المندب – الذى سيفقد بعض أهميته نتيجة لفقدان جزء كبير من شحنات البترول المارة به . وفى مقابل ذلك ، فإن النصف الشمالى من البحر الأحمر سيشهد – نسبيا – انتعاشا ملحوظا نتيجة الاعتماد عليه فى تصريف معظم بترول خط البترولاين .

ولعل الغرض الأساسى الذى أقيم من أجله خط البترولاين لا ينحصر فقط فى الوفورات الاقتصادية العديدة المترتبة عليه ، بل أيضا من أجل تفادى مرور جزء كبير من البترول المنتج عبر هذا الطريق المختزل ، الذى تعترضه كثير من العقبات السياسية والأمنية ، التى من شأنها تهديد انسياب هذه السلعة الأساسية سواء بالنسبة للدول المصدرة أو الدول المستوردة . وتتركز هذه العقبات بصفة أساسية فى نقط الاختناق بحكم قوة تحكمها وسيطرتها على الطريق البحرى ، حيث يسهل خنق حركة الملاحة من خلالها ، سواء بزرع الألغام البحرية أو بإغراق سفينة عبر المضيق لعرقلة المرور أو بغيرها من الوسائل التى لا تعجز عنها أى مجموعة فدائية .

ولا يمكن اغفال الدافع السياسى وراء هذا المشروع ، فالآن معظم الزيت المستخرج من منطقة الخليج وشبه الجزيرة العربية يصدر للغرب فإنه من الحكمة تفادى مرور هذا البترول عبر هذا الطريق البحرى الطويل – بما فى ذلك المدخل الجنوبى – الذى يقع جزء كبير منه تحت سيطرة الاتحاد السوفيتى بنفوذه وايدولوجيته وقواعده العسكرية (خريطه رقم ٤٠) .

وإذا كانت المصالح الغربية تقتضى تقليل الاعتماد على المدخل الجنوبى فى تصريف بترول الخليج وشبه الجزيرة ، فإن من مصلحة الغرب أيضا زيادة الاعتماد على المدخل الشمالى للبحر الأحمر ، الذى أصبح أكثر استقرارا وأمنا


حركة تدفق البترول المتوقعة
بعد تشغيل خط البترولاين
خط البترولاين
نفوذ أمريكي

بالنسبة للمصالح الغربية ، بعد أن انهت حالة الحرب بين مصر وإسرائيل ، وبعد أن اصبح للولايات المتحدة وجود قوى على جانبى هذا المدخل .

وتقليل اعتماد الغرب على المدخل الجنوبى للبحر الأحمر الذى يحتفظ السوفيت بنفوذ قوى فيه ، يعنى إضعاف أحد الأسلحة التقليدية التى يستخدمها السوفيت فى استمرار التوازن الدولى . ومن هنا فإنه إذا كان موقف السوفيت سيضعف على طريق البترول فإنه ليس من المستبعد أن يقوم الاتحاد السوفيتى بزحزحة منطقة نفوذه تجاه منابع البترول ذاتها ، وأغلب الظن أن الاتحاد السوفيتى سوف يستخدم كلاً من طريق البحر الأحمر وطريق الرافدين للوصول إلى منابع البترول ، بحيث تصبح المنابع بين فكى كماشة . فعلى طريق البحر الأحمر ، يحاول الأتحاد السوفيتى زحزحه مجال نفوذه فى منطقة المدخل الجنوبى تجاه الشرق عن طريق الأرض الصوماليه الأكثر قربا من منابع بترول الخليج . ولعل ذلك قد يفسر لنا لماذا قام السوفيت فى صيف عام ١٩٨٢م بمساعدة هجوما اثيوبيا على الصومال اشترك فيه المنشقون الصوماليون بمساعدة مستشاريين كوبيين وألمان شرقيين . وفى هذا الصدد ، فإنه ليس من المستبعد أن تقوم موسكو بحركة مماثلة على الشاطئ المواجه لتحريك منطقة نفوذها تجاه الشرق ، وذلك بدفع اليمن الجنوبيه إلى مهاجمة عمان ، التى هى مثل الصومال ، أكثر قربا من منابع البترول من ناحية والأكثر استعدادا لتقديم تسهيلات لقوة الإنتشار السريع الأمريكيه فى الشرق الأوسط ، أما فيما يتعلق بطريق الرافدين ، فإن موسكو بعد أن خطت عليه أول خطوه باحتلالها افغانستان ، تسعى الأن إلى استغلال ظروف الحرب العراقية - الإيرانيه لتوطيد مواطئ اقدامها على هذا الطريق . وهى فى ذلك تمارس سياسة (الحليف المزدوج) التى تعتمد على مساعدة الطرفين المتنازعين ، وهى نفس السياسة التى اتبعتها موسكو من قبل بين مقديشيو وأديس أبابا فى منطقة المدخل الجنوبى . ومن ناحية أخرى فإن الإتحاد السوفيتى سيحاول جاهدا طرق الباب الشمالى للبحر الأحمر ، بالضغط على مصر ، سواء عن طريق ليبيا أو الحبشة . ولذا فليس من المستبعد أن تنتقل بؤرة الصراع العالمى من المدخل الجنوبى إلى المدخل الشمالى للبحر الأحمر

وإذا صح التوقع الخاص بتدهور أهمية المدخل الجنوبى للبحر الأحمر ، فإن حدة التكالب من جانب القوتين العظميين على المدخل الجنوبى ستخف تدريجيا ، وبالتالى ستخف حدة المنازعات الإقليمية المسلحة القائمة بين دول المدخل ، حيث أن هذه المنازعات تستمد حدتها وعنفوانها من قيام القوى العظمى بتغذيتها والنفخ فى نارها

وعلى الرغم من توقع تدهور أهمية المدخل الجنوبى للبحر الأحمر ، فان الكاتب يعتقد أن دول المدخل الجنوبى ستحاول أن تتبع نهجا محايدا على نمط الحياد اليمنى الشمالى ، الذى يقوم على عدم الاتفاق الكامل مع المعسكرين الكبيرين بهدف الحصول على أكبر فائدة ممكنة من المعسكرين المتصارعين ، والذى سيسعى كل منهما من ناحيته إلى تحييد هذا الموقع الخامد استراتيجيا لأجل غير معلوم . ويبنى الكاتب تصوره الخاص بالمنهج الحيادى المتوقع على أساس أن دول المدخل الجنوبى تعانى كثيرا من مشاكل التخلف والفقر الذى يصل ببعض سكان هذه الدول إلى حد الموت جوعا ، وعدم القدرة على الاستمرار فى تنفيذ مخططات القوى الكبرى .

* * *

مصادر البحث

مصادر بالعربية :

* ابراهيم العنانى « النظام القانونى للجزر » – قانون البحار الجديد والمصالح العربية – القاهرة : معهد البحوث والدراسات العربية ، ١٩٧٧ ص ١١١ – ١٢١ .

أ. د. كوبر جغرافية النقل البحرى . – مترجم .– الأسكندرية الاكاديمية العربيه للنقل البحرى ، ١٩٧٨م

أحمد يوسف التطورات الأخيرة فى الجنوب المحتل – السياسة الدولية – العد ١٠ ، ١٩٦٧ ، صص ١٤١ – ١٤٧ .

* السيد رجب الدولة العثمانية وشبه جزيرة العرب – ١٨٤٠ – ١٩٠٩م – القاهرة : معهد البحوث والدراسات العربية ، ١٩٧٠م .

* السيد مصطفى تكوين اليمن الحديث – اليمن والامام يحى (١٩٠٤ – ١٩٤٨م) . القاهرة : معهد البحوث والدراسات العربية ، ١٩٦٣م .

* جرجس فهيم « اوقيانوغرافية البحر الأحمر » – الثروة المائية فى الدول العربية – القاهرة : المنظمة العربية للعلوم والثقافة ، ١٩٧٢م .

* جلال يحى البحر الأحمر والاستعمار . – القاهرة : المؤسسة العامة للطباعة والنشر ، ١٩٦٢م .

* جلال يحى التنافس الدولى فى شرق افريقيا – القاهرة : دار المعرفة ١٩٥٦م .

* جلال يحى سواحل البحر الأحمر – القاهرة : لجنة الدراسات التاريخية ١٩٦٠م .

* جمال حمدان . **استراتيجية الاستعمار والتحرير** . – القاهرة : دار الهلال ، ١٩٦٨م .
* جمال حمدان . **جغرافية المدن** – القاهرة . – عالم الكتب ، ١٩٧٨م .
* جون ديوك أنطونى. **البحر الأحمر والسيطرة على مدخله الجنوبى** – دراسات الخليج والجزيرة العربية ، العدد ٥ ، ١٩٧٦م ، ص . ص : ١٨٩ – ١٩٦ .
* جيمس فيرجريف. **الجغرافيا والسيادة العالمية** . – مترجم . – القاهرة : النهضة العربية – ١٩٥٦م .
* حسن أحمد . **الصراع بين شطرى اليمن – جذوره وتطوراته** : القاهرة : مركز الدراسات السياسية والاستراتيجية ، ١٩٧٩م .
* حسن سيد ، سيد حسن . **الأوقيانوغرافيا الطبيعية** – القاهرة : دار المعارف ، ١٩٦٩م .
* حمدى الطاهر . **جيبوتى – أمن البحر الأحمر** – القاهرة : المطبعة العربية الحديثة ، ١٩٧٧م .
* زاهر رياض . **دولة حبشية فى اليمن** . – المجلة التاريخية المصرية للدراسة التاريخية – الجمعية المصرية للدراسات التاريخية ، المجلد الثامن ، ١٩٥٩م ، ص ص ١٠١ – ١٣٠ .
* سعد حامد . **العلاقات التاريخية بين جزيرة العرب والساحل الشرق الإفريقى** – محاضرات العام الدراسى ١٩٧٧ – ١٩٧٨م – القاهرة : معهد الدراسات والبحوث العربية .
* سمعان بطرس . **مستقبل جيبوتى بين أثيوبيا والصومال** – السياسة الدولية ٧ يناير ، ١٩٦٧م ، ص ص ١٥٢ – ١٦١
* شوقى عطا الله . **الوثائق التاريخية والسياسية – مصر والبحر الأحمر** (١٨٦٣ – ١٨١٩ م) القاهرة ، الجمعية المصرية للدراسات التاريخية ، ١٩٥٩م .

* **صلاح الدين فهمي استراتيجية البحر الأحمر فى اطار حرب أكتوبر- ١٩٧٣م** – بحث مقدم الى سيمنار الدراسات العليا للتاريخ الحديث ١٩٧٩م – كلية الآداب جامعة عين شمس .
* **صلاح العقاد .التيارات السياسية فى الخليج العربى** – القاهرة : الانجلو المصرية ، ١٩٦٥م .
* **عبد الرحمن صادق.جغرافية المملكة العربية السعودية** – الجزء الأول – الرياض دار المريخ ، ١٩٧٢م .
* **عبدالعظيم رمضان حركة المد والجزر التاريخية بين طريق السويس ورأس الرجاء الصالح** – السياسة الدولية ، فى العدد ٥٤ ١٩٧٨م ص ص ٦٨ – ٨٠ .
* **عبدالكريم الاريانى.التنمية الاقتصادية والخطة الخمسية الأولى فى الجمهورية العربية اليمنية** : – دراسة تحليلية . – مجلة دراسات الخليج والجزيرة العربية ، العدد ٢٢ ، ١٩٨٠م ص ص ٨٥ – ١١١ .
* **عبد الله النفيسى .اريتريا شأن جزيرى عربى – دراسات الخليج والجزيرة العربية – العدد ٨ ص ص ٦٥ – ٧٩ .**
* **عبد الله شاكر .النظرية العامة للمضايق** – جامعة القاهرة – كلية الحقوق ١٩٧٤م .
* **عبد الملك عودة .اثيوبيا من الامبراطورية للجمهورية الفيدرالية** – السياسة الدولية ، العدد ٤٣ – يناير ١٩٧٦م ، ص ص ٨٤ – ١٠٣ .
* **فاروق عثمان .عدن والسياسة البريطانية فى البحر الأحمر ١٨٣٩ – ١٩١٨م** ، القاهرة : الهيئة المصرية العامة للكتاب ، ١٩٧٦م .
* **فيفلد .ر، بيرسى.ج.الجيوبولتيكا**. معرجم – القهرة دار الكرنك ، ١٩٦٢م

* ماجدة محمود .ابعاد اصراع فى القرن الافريقى ، رواية الأطراف المحلية ، دراسات افريقية – القاهرة ، الجمعية الافريقية ، ابريل ١٩٧٩ م ص ص : ١٣٥ – ١٥٢ .
* محمد التونجى .المعجم الذهبى بيروت : – دار العلم للملايين ، ١٩٦٩
* محمد حافظ . مبادىء القانون الدولى العام – القاهرة : – دار النهضة ، ١٩٦٤ .
محمد سعيد .أصول المشكلة الاريترية ومستقبلها – بحث مقدم للمؤتمر الجغرافى الاسلامى الأول – الرياض – جامعة الامام محمد بن سعود الاسلامية ١٣٩١ هـ .
* محمد صفى الدين .افريقيا بين الدول الأوربية ، القاهرة – مكتبة مصر ١٩٥٩ م ص : ٨ .
* محمد صفى الدين .توازن القوى فى البحر المتوسط ، القاهرة ، جامعة الدول العربية ، محاضرات الموسم الثقافى الأول . الجزء الأول : ١٩٧٧ م ص ٥٥ – ٧٥
* محمد عبد الفتاح .محور شرم الشيخ – رأس ستنيان – القاهرة : المجلة العسكرية للقوات المسلحة – نوفمبر ١٩٧٣ – ص ص ٤١ – ٥٢ .
* محمد على .جمهورية اليمن الديمقراطية الشعبية – دراسات فى التنمية الاقليمية ومشاكلها . بيروت ، دار الأمم ، ١٩٧٢م .
* محمد على .الثورة فى الجنوب والانتكاسة فى الشمال . – بيروت ، دار ابن خلدون . ١٩٧٢ م .
* محمد متولى .حوض الخليج – الجزء الأول – القاهرة : الانجلو المصرية ١٩٧٥ م .
* محمد مصطفى .اليمن . الدولة والمجتمع – القاهرة ، النهضة العربية ، ١٩٧٥ م .

* **محمود توفيق** . **البحر الأحمر فى الاسراتيجية الدولية** – القاهرة : مجلة السياسة الدولية فى العدد ٥٧ يوليو ١٩٧٩ م ص ص ٢٤ – ٤١ .
* **محمود توفيق** . **الجغرافيا السياسية لاسرائيل** . – القاهرة : معهد البحوث والدراسات العربية ، ١٩٧٧ م .
* **محمود ربيع** **جغرافية النقل البحرى** – مرجم ، الاسكندرية ، الأكاديمية العربية للنقل البحرى ، ١٩٧٨ م .
* **محمود عبد الفضيل** **النفط والمشكلات المعاصرة للتنمية العربية** – الكويت المجلس الوطنى للثقافة والفنون والآداب ١٩٧٩ م ص ٧٦ .
* **محمود على** . **قصة القرن الافريقى** ، القاهرة – الهيئة المصرية العامة للكتاب ١٩٧٩ .
* **نائلة صبرة** . **المساعدات المالية العربية الى دول البحرالأحمر الافريقية – السياسة الدولية ، العدد ٥٩ ، يناير ١٩٨٠ م ص ص ٢٨ – ٣٥ .**
* **نبيه الاصفهانى** . **الجذور التاريخية لأوجادين فى الاسراتيجية الدولية** – السياسة الدولية ، العدد ٥٤ ، ١٩٧٨ م ص ص ٥٤ – ٦٤ .
* **نجوى ابراهيم** . **مشكلة اللاجئين فى القرن الافريقى** – السياسة الدولية . ابريل ١٩٨٠ م ص . ص ٩٦٤ – ٧٥٩ .
* **نقولا زيادة** . **تطور الطرق البحرية والتجارة بين البحر الأحمر والخليج العربى والمحيط الهندى** ، مجلة دراسات الخليج – العدد الرابع ١٩٦٩ م .

مصادر بغير العربية :

* Abir, M. Oil Power and Politics in Arabia, the Red Sea and the Gulf.- London: Frank Cass and Company Limited, 1974.

* Boateng, E. A Political Geography of Africa.- London:Cambridge Univ. Press, 1977.

* Daly, R., The Floor of the Ocean:New Light on old Mysteries.- U.S.A.: University of N. Carolina Press, 1942.

* Drysdale J. The Somali dispute.- London:Pall Mall Press, 1964.

* Falcon N. and others."A Discussion on the Structure and Evolution of the Red Sea and Nature of the Red Sea, Gulf of Aden and Ethiopoan Rift Junction" Philosophical Transaction of the Royal Society, No 1181 vol. 267, pp. 1-417, London: The Royal Society, 1970. (Phil. Thans. Roy. Soc.)

* Fessehatzion, T."The Eritean Strugle for Independence and Liberation".- Horn of Africa, April-June, vol. 1 No. 2, 1978.

* Fisher, w. The Middle East:A Physical, Social and Regional Geography.- London:Methuen & Co. Ltd. 1966.

* George, H. A Historical Geography of the British Empire.- London Methuen and Co. Ltd., 1924.

* Jackson, w."Whithet Political Geography". Annual of the Association of American Geographers, vol. 48.

* Labrousse, H. Le Gulf et le Canal:La Reoverture du Canal de Suez et la Paix Internationale.- France:Press University, 1973.

* Legum, C."The Middle East and The Horn of Africa":International Politics in the Red Sea.- Niddle Eeast Conteemporary Survey 1976-77, London.

* Lewis, I. The Modern History of Somaliland:From Nation to State, N.Y: Fredric A. Preager, 1965.

* Lewis, I. The Somali Conquest of the Horn of Arfica, Journal of African History, 1-2, 1960, pp. 213-229.

* Lewis, The Strategic Balance in the Mediterranean.- Washington D.C.: American Interprise for Public Policy Research, 1976.

* Marston, T. Britaińs Imperial Role in the Red Sea Area, 1800-1878, Connecticut:The Shoe String Press, Inc., 1954.

* Morgan, E. The 1977 elections in Djibouti:A Tragi-Comic End, to French.- Horn of Africa, July-September, 1978, pp. 47-49.

* Muir, R. Modern Political Geography.- London:The Macmillan Press, Ltd., 1975.

* Prescot, J. The Political Geography of the Oceans.- N.Y. :A Halsted Press Book, 1975.

* Selim, a. Physical & Chemical Oceanography of the Red Sea.- Oceangr. Mar. Biol. Ann. Rev. 1970, pp. 81-201.

* Shams,F."Conflict in the African Horn".- Current History, December 1977, pp. 199-204.

* Spencer, J,"Reassessment of the Ethiopian-Somali".- Horn of Africa, July-September, 1978, pp. 23-28.

* Taylor, D. The British in Africa.- London:Rebert Hale Limited, 1962.

* Valkenburg V. Elements of Political Geography.- New Jrsey:Prentics-Hall Inc. 1955. * Wittlessey, D. he Earth and the State.- Washington D.C.:Henry Holt and Company. Inc., 1944.

* Widstand C. (editor) African Boundary Problems.- Uppsala:The Scandinavian Institute of African Studies, 1969.

* * *

الوثائق والتقارير والحوليات والدوليات والصحف :

١ - مصادر بالعربية :

* المدينة المنورة : العدد ٤٧٥٥ - الثلاثاء ١ محرم ، ١٤٠٠ هـ
* الأهرام الاقتصادى : العدد ٤١٩ - مارس ١٩٧٥ م
* الأهرام الاقتصادى : « الموانى والنقل البحرى » - عدد خاص - أكتوبر ، ١٩٧٩ م
* المكتب المركزى العربى للاحصاء : أضواء على جيبوتى وجزر القمر - القاهرة : مجلس الوحدة الاقتصادية ، ١٩٧٧ م
* وزارة الارشاد القومى والاعلام : التقرير السنوى لاتحاد الجنوب العربى ٦٥ - ١٩٦٦ م ، عدن
* منظمة الاقطار المصدرة للبترول تطورات الطاقة : استهلاك وسياسيات ومصادر الكويت ، ١٩٧٨ م .
* هيئة قناة السويس : النشرة السنوية ، ١٩٧٨ م

٢ - مصادر بغير العربية :

* Arab Information Centre.Peoplés Democratic of Yemen.- N.Y., 1973.
* Arab Information Centre.British Imperialism in Southern Arabia.- N.Y.: The Ressearch Section, November, 1965.
* Black Sea Pilot Tenth ed. 1955.
* Dover Strait Pilot, Thirteeth ed., 1947.
* Persian Gulf Pilot, Tenth ed., 1955.
* Red Sea and Gulf of Aden Pilot, Seventh ed., 1921.
* Red Sea and Gult of Aden Pilot, Eleventh ed., 1967.
* Demographic Year Book, 1977.
* Digest of International Law, vol, 4, 1965, pp. 423-447.
* The New Encyclopaedia Britinica, Chicago:Encyclopaedia Britinica Inc., 1976, in 30 vol. Micropaedia vol. 1-10, Marcopaedia vol. 1-19, Index vol. 30.

* The Middle East Year Book, 1980, London:International Communcations (ic) Magazines Ltd..
* The Middle East Annual Review 1975-76, pp.217-220.
* The Middle East Contemporary Survey, 1976-77, pp.58-67.
New African Year Book, 1978, London:International Comunications (ic) Magzines Ltd.
* The Europa Year Book, 1978, A Word Survey, London:Europa Publications Limited, vol. II.
* Africa Contemporary Record, 1974-75, London:Rex Collings, 1975.
* Africa Contemporary Record, 1975-76, London:Rex Collings, 1976.
* Encycopeadia of the Nations, Asia & Australasia.-London:The New Caxron Libray Service Limited ACLS, vol: 4. 1971.
* Encyclopaedia of the Nations, Africa, London:The New Caxton Library Service Limited NCLS, vol. 4., 1971.
* Somali Annulaire France:Arab Chambre de Commerce. Franco-Arabe 1975-1976, pp. 260-272.
* Statistical Abstract for Arab Countries, 1970-75, Cairo:Council Arab of Economic unity.
* Statistical Year Book for Arab Countries, 1977, Cairo:Council Arab of Economic Unity.
* U.N. World Energy Supplies 1973-1978.
* U.N. Demographic Year Book, 1977.
* U.N. (F.A.O.) Production Year Book, 1978, vol. 32, pp. 61-71.
* The Port of Aden Handbook, 1967.
* The Port of Aden Handbook, 1968.
* Minister du Part de Commerce de Djibouti,Statistiques Portuaires, 1979.
* Daily Telegraph November 20, 1979.
* Financial times November 6, 1979.
* International Herald Tribune, February 13, 1980.
* NewsWeek, September 24, 1979.
* Saudi Bussiness & Arab Economic Report, No. 35, 30 November, 1979.
* Time "Spesial Issue", June 23, 1980.

* * *

محتويات الأشكال والخرائط

رقم الشكل	رقم الصفحة

رقم الشكل	رقم الصفحة

رقم الايداع ٨٤/٢٢٦١

مطبعة نهضة مصر



الهيئة العامة لمكتبة الاسكندرية



الهيئة العامة لمكتبة الإسكندرية

الكتاب الذى بين ايدينا يتناول موضوعا حيويا ذا قيمه عمليه فى تصور ورسم سياستنا نحو هذا الجزء الحيوى من العالم ، وهو المدخل الجنوبى للبحر الأحمر ، المدخل الذى يربط البحر الأحمر بالمحيط الهندى ، افريقيا بآسيا ، الدول العربيه بالدول الأسيويه والافريقية غير العربية ، معبر التجاره العظيم بين البحار الدفيئه والبحار المعتدله فالبارده عبر قناة السويس ، طريق التوابل والبخور فى التاريخ القديم والوسيط ، تجاره العالم الاسيوى فى مطلع التاريخ الحديث ، ثم طريق البترول فى التاريخ المعاصر . ومن ثم كان المدخل الجنوبى مطمحا لاطماع التجار والدول الاستعمارية التى تسابقت من أجل الحصول على موطئ قريب من سواحله ، وذلك فى عصر الإمبراطوريات الاستعماريه التقليديه ، ثم مناورات الدول الكبرى فى عهد القواعد البحريه والاحلاف فى الوقت الحاضر . ولا شك أن كل هذا قد أثر على شكل الدوله أو نظام الحكم فى البر الذى يحف بهذا المدخل ، واثر فى سياساتها ، بل أثر فى سياسات الدول التى تطل على البحر الأحمر .

ودراسة مثل هذا الموضوع ينبغى أن تكون على أساس جغرافى متين . لان الاساطيل والجيوش تتحرك فوق سطح الأرض ، وهذه حقيقه تاريخيه راسخه . وهذا مافعله المؤلف فمقدماته الجغرافيه متينه واضحه ، ورؤيته التاريخيه شامله وتحليله السياسى دقيق ولذا جاء بحثه متكاملا . وقد صور معلوماته الجغرافيه السياسيه احسن تصوير فى الخرائط العديده التى ضمنها كتابه . وهذه الخرائط تدل على رسوخ قدمه بوصفه جغرافيا ، ففيها دقة البيانات ، وسعه الخيال المكانى والتمكن والتعمق فى الرؤية الجغرافيه .

د . محمد السيد غلاب

